

§ 31a – Gutachten gem. EisbG

ÖBB Infrastruktur AG Terminal Wien Inzersdorf

Km 5.6+44 bis km 8.9+15

3.Änderungseinreichung 2017

Fachgebiete

- **Hochbau**
- **Konstruktiver Ingenieurbau**
- **Brandschutz**
- **Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz**
- **Eisenbahnbetrieb**
- **Leit- und Sicherungstechnik**
- **Geotechnik**
- **Wasserbautechnik**
- **Außenanlagen (Oberfläche)**

GZ 17-3041

Wien, 15.Mai 2017

INHALTSVERZEICHNIS

ALLGEMEINES	13
1. Zusammenfassung.....	14
1.1 Übersicht der Einreichungen	15
1.2 Ergebnis der Begutachtung.....	17
2. Einleitung	18
2.1 Erfüllung der Voraussetzungen gem. §31a (2) Z1 bis 5	19
3. Allgemeine Grundlagen.....	22
A UMFANG, GRUNDLAGEN, BEURTEILUNG	23
A1 Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31	23
A2 Grundlagen für die Begutachtung	23
A2.1 Unterlagen, die die Grundlage des Befundes und der Begutachtung bilden.....	23
A2.1.1 Unterlagen gem. Inhaltsverzeichnis	23
A2.2 Weitere Grundlagen für die eisenbahntechnische Begutachtung	28
A2.2.1 Weitere Grundlagen für die Begutachtung gemäß § 31a EisbG	29
A3 Beurteilungsgrundsätze (Befund und Gutachten)	30
A3.1 Stand der Technik	30
A4 Projektbeschreibung	32
A4.1 Übersicht der Einreichungen	32
A4.2 Änderungen gegenüber Bestand.....	34
A4.2.1 Hochbau (KL-Halle mit Bürobau)	34
A4.2.1.1 KL-Halle	34
A4.2.1.2 Bürogebäude	34
A4.2.2 Rampe / Gleisstützen / Containerlager	34
A4.3 Nicht Umfang der Begutachtung gem. §31a EisbG	35
A4.3.1 Eisenbahnkreuzungen	35
B BEFUND	36

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
Inhaltsverzeichnis

B1	Konstruktiver Ingenieurbau.....	36
B1.1	Objekte	36
B1.1.1	ECL-Halle und Büroboxen.....	36
B1.1.2	Vorgelagertes Bürogebäude.....	38
B1.1.3	Stützmauern.....	39
B1.2	ArbeitnehmerInnenschutz	39
B1.2.1	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument	39
B1.2.2	Unterlage für spätere Arbeiten	40
B2	Hochbau	41
B2.1	KL Halle	41
B2.1.1	Allgemeines.....	41
B2.1.2	Funktion und Erschließung.....	41
B2.1.3	Konstruktion – Allgemeine Ausführung.....	42
B2.1.3.1	Tragende Konstruktion.....	42
B2.1.3.2	Leichtbauwände	43
B2.1.3.3	Nichttragende Außenwände / Fassade.....	43
B2.1.3.4	Dach	43
B2.1.3.5	Außentreppen	44
B2.1.4	Ausbau	44
B2.1.4.1	Wand – Decken- und Bodenbeläge	45
	B2.1.4.1.1 Bodenbeläge	45
	B2.1.4.1.2 Wand- und Deckenbeläge	46
B2.1.5	Baulicher Brandschutz	46
B2.1.5.1	Schutzabstände	47
B2.1.5.2	Bauteilanforderung gem Feuerwiderstand und Brandverhalten	47
B2.1.5.3	Hauptbrandabschnitte / Brandabschnitte.....	47
B2.1.5.4	Anlagentechnische und Abwehrende Brandschutzmaßnahmen	48
B2.1.5.5	Fluchtwege.....	49
B2.1.6	Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung	49
B2.2	Bürogebäude	49
B2.2.1	Allgemeines.....	49
B2.2.2	Funktion und Erschließung.....	49
B2.2.3	Konstruktion – Allgemeine Ausführung.....	50
B2.2.3.1	Decken	50
B2.2.3.2	Leichtbauwände	50
B2.2.3.3	Fassade	50
B2.2.3.4	Dach	51

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
Inhaltsverzeichnis

B2.2.3.5Innen liegendes Stiegenhaus gem. Tab. 2a der OIB RI 2	51
B2.2.3.6Außentreppen / Rampe	52
B2.2.4 Ausbau	52
B2.2.4.1Wand – Decken- und Bodenbeläge	53
B2.2.4.1.1 Bodenbeläge	53
B2.2.4.1.2 Innenwandverkleidungen / Deckenverkleidung	53
B2.2.4.1.3 Gläser	54
B2.2.4.1.4 Absturzsicherungen.....	54
B2.2.5 Baulicher Brandschutz	54
B2.2.5.1Brandabschnitte / Rauchabschnitte.....	54
B2.2.5.2Rauchableitung aus unterirdischen Räumen	55
B2.2.5.3Fluchtwege.....	55
B2.1.6 Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung	56
B2.3 Portierlounge	56
B2.3.1 Allgemeines.....	56
B2.4 ArbeitnehmerInnenschutz	57
B2.4.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument (SGD).....	57
B2.4.2 Unterlage für spätere Arbeiten	57
B2.4.3 Explosionsschutzdokument.....	57
B3 Brandschutz.....	59
B3.1 KL-Halle.....	59
B3.1.1 Gebäudeeinstufung.....	60
B3.1.2 Baulicher Brandschutz	60
B3.1.2.1Tragkonstruktion	60
B3.1.2.2Brandabschnitte	60
B3.1.2.2.1 Brandabschnittsbildung	60
B3.1.2.2.2 Anforderungen an Brandabschnitte	61
B3.1.2.2.3 Feuerschutzabschlüsse mit Feststellanlagen	61
B3.1.2.3Dach	61
B3.1.2.4Abschottungen.....	62
B3.1.2.5Installationsschächte	62
B3.1.2.6Boden und Bodenbeläge.....	62
B3.1.2.7Wand- und Deckenbeläge.....	62
B3.1.3 Betriebstechnischer (anlagentechnischer) Brandschutz.....	62
B3.1.3.1Brandmeldeanlage.....	62
B3.1.3.2Brandfallsteuerungen.....	62
B3.1.3.3Sprinkleranlage.....	63

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
Inhaltsverzeichnis

B3.1.3.4	Entrauchungsanlagen	63
B3.1.3.5	Kennzeichnung und Beleuchtung der Fluchtwege.....	64
B3.1.4	Betriebstechnischer (organisatorischer) Brandschutz	64
B3.1.4.1	Brandschutzpläne.....	64
B3.1.4.2	Brandschutzbeauftragter	64
B3.1.4.3	Brandschutzunterweisung.....	64
B3.1.4.4	Betrieb der brandschutztechnischen Einrichtungen	64
B3.1.5	Einrichtungen zur Brandbekämpfung	65
B3.1.5.1	Erste und erweiterte Löschhilfe	65
B3.1.5.2	Löschwasserversorgung / Löschwasserbedarf.....	65
B3.1.5.3	Löschwasserrückhaltung	66
B3.2	Bürogebäude	66
B3.2.1	Gebäudeeinstufung.....	66
B3.2.2	Baulicher Brandschutz	66
B3.2.2.1	Tragkonstruktion.....	66
B3.2.2.2	Brandabschnitte	67
B3.2.2.2.1	Brandabschnittsbildung	67
B3.2.2.2.2	Anforderungen an brandabschnittsbildende Bauteile.....	67
B3.2.2.3	Dach	67
B3.2.2.4	Stiegenhaus	67
B3.2.2.5	Abschottungen.....	68
B3.2.2.6	Installationsschächte	68
B3.2.2.7	Bodenbeläge.....	68
B3.2.2.8	Wand- und Deckenbeläge.....	68
B3.2.3	Betriebstechnischer (anlagentechnischer) Brandschutz.....	68
B3.2.3.1	Rauchabzug - Stiegenhaus	68
B3.2.3.2	Rauchabzug - UG	69
B3.2.3.3	Kennzeichnung und Beleuchtung der Fluchtwege.....	69
B3.2.4	Betrieblicher (organisatorischer) Brandschutz	69
B3.2.4.1	Brandschutzpläne.....	69
B3.2.4.2	Brandschutzbeauftragter	69
B3.2.4.3	Brandschutzunterweisung.....	69
B3.2.4.4	Betrieb der brandschutztechnischen Einrichtungen	69
B3.2.5	Einrichtungen zur Brandbekämpfung	70
B3.2.5.1	Erste Löschhilfe.....	70
B3.2.5.2	Löschwasserversorgung / Löschwasserbedarf.....	70
B3.3	Flucht- und Rettungswege	70

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisbG
Inhaltsverzeichnis

B3.4	ArbeitnehmerInnenschutz	70
B3.4.1	Prüfung der Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften	70
B3.4.2	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)	71
B3.4.3	Unterlage für spätere Arbeiten	71
B4	Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz.....	72
B4.1	Grenzwerte der Trassierung.....	72
B4.2	Gleisabstände	72
B4.3	Lichtraumprofil.....	72
B4.4	Oberbau – Gleise.....	72
B4.5	Oberbau – Weichen	73
B4.6	Gleisabschlüsse.....	73
B4.7	Laderampe	73
B4.8	Eisenbahnkreuzungen	73
B4.9	Bedienungsräume (Verschieberbahnsteige)	74
B4.10	Ingenieurbauwerke.....	74
B4.11	Außenanlagen 50 Hz.....	74
B4.11.1	Allgemeines.....	74
B4.11.2	Weichenheizungsanlagen	74
B4.11.3	Energieversorgung Außeninstallationen	75
B4.11.4	Energieversorgung Beleuchtung	75
B4.12	ArbeitnehmerInnenschutz	76
B4.12.1	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)	76
B4.12.2	Unterlage für spätere Arbeiten	76
B4.12.3	EisbAV	76
B4.12.4	VOLV	76
B4.12.5	Vexat	77
B5	Eisenbahnbetrieb	78
B5.1	Allgemeines.....	78
B5.2	Projekt	80
B5.2.1	Bauprogramm.....	80
B5.2.2	Betriebsprogramm.....	81
B5.2.2.1	Betriebliche Spezifikation (<i>TWIN Anforderungen, Evaluierung 2015</i>)	81
B5.2.2.2	Betriebskonzept Terminal Wien Inzersdorf.....	81
B5.2.2.3	Betriebskonzept für externes Containerdepot.....	83
B5.2.3	Infrastrukturmaßnahmen	84
B5.3	ArbeitnehmerInnenschutz	85
B5.3.1	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)	86
B5.3.2	Unterlage für spätere Arbeiten	86

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
Inhaltsverzeichnis

B6	Leit- und Sicherungstechnik	88
B6.2	ArbeitnehmerInnenschutz	89
B6.2.1	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)	89
B6.2.2	Unterlage für spätere Arbeiten	89
B7	Geotechnik	90
B7.1	KL-Halle	90
B7.1.1	KL-Halle	90
B7.1.2	Winkelstützmauer	91
B7.2	Bürogebäude	91
B7.3	Zufahrt und verkehrliche Erschließung	92
B7.4	Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe	92
B7.5	Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager	92
B7.6	ArbeitnehmerInnenschutz	92
B8	Wasserbautechnik.....	93
B8.1	Hydrogeologische und wasserwirtschaftliche Situation	93
B8.1.1	Geologische Situation	93
B8.1.2	Hydrogeologische Situation	93
B8.1.3	Grundwasserschutz- und schongebiete, Wassernutzungsrechte.....	93
B8.1.4	Entwässerungsmaßnahmen	94
B8.1.4.1	KL-Anlage	94
B8.1.4.2	Containerumschlagsflächen	94
B8.1.4.3	Hochbauten	95
B8.1.4.4	Entwässerungsabschnitte	95
B8.1.4.5	Wasserbaulichen Maßnahmen	95
B8.1.4.6	Bemessungsgrundlagen	95
B8.1.5	Wasserversorgung und -entsorgung	97
B8.1.5.1	Bauphase	97
B8.1.5.2	Betriebsphase	97
B8.2	ArbeitnehmerInnenschutz	97
B9	Außenanlagen (Oberfläche).....	98
B9.1	KL-Anlage	98
B9.1.1	Bereich Frächter.....	98
B9.1.2	Bereich PKW-Parkplatz.....	99
B9.1.2.1	Oberbau.....	99
B9.2	Externes Containerdepot (Leercontainerlager)	100
B9.2.1	Oberbau.....	101
B9.3	ArbeitnehmerInnenschutz	101

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
Inhaltsverzeichnis

B9.3.1	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)	101
B9.3.2	Unterlage für spätere Arbeiten	101
C	GUTACHTEN.....	102
C1	Konstruktiver Ingenieurbau.....	104
C1.1	Begründung.....	104
C1.2	ArbeitnehmerInnenschutz	105
C1.2.1	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente.....	105
C1.2.2	Unterlage für spätere Arbeiten	105
C2	Hochbau	107
C2.1	Begründung.....	107
C2.1.1	KL Halle - Allgemein	107
C2.1.2	Bürogebäude	111
C2.2	ArbeitnehmerInnenschutz	114
C2.2.1	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente.....	116
C2.2.2	Unterlage für spätere Arbeiten	116
C2.2.3	Explosionsschutzdokumente	117
C2.2.4	Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften.....	117
C2.2.4.1	Arbeitsmittelverordnung.....	117
C2.2.4.2	Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung	117
C2.2.4.3	Verordnung über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente	117
C2.2.4.4	Kennzeichnungsverordnung	118
C2.2.4.5	Elektroschutzverordnung.....	118
C2.2.5	Sonstige Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer	118
C3	Brandschutz.....	120
C3.1	Begründung.....	120
C3.1.1	Beurteilungsgrundlagen	120
C3.1.2	KL-Halle	121
C3.1.2.1	Gebäudeeinstufung.....	121
C3.1.2.2	Baulicher Brandschutz	121
C3.1.2.3	Betriebstechnischer (anlagentechnischer) Brandschutz.....	122
C3.1.2.4	Betrieblicher (organisatorischer) Brandschutz	122
C3.1.2.5	Einrichtungen zur Brandbekämpfung	123
	C3.1.2.5.1 Erste und erweiterte Löschhilfe.....	123
	C3.1.2.5.2 Löschwasserversorgung/Löschwasserbedarf	123

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisbG
Inhaltsverzeichnis

C3.1.2.6	Zusammenfassung	124
C3.1.3	Bürogebäude	124
C3.1.3.1	Gebäudeeinstufung.....	124
C3.1.3.2	Baulicher Brandschutz	124
C3.1.3.3	Betriebstechnischer (anlagentechnischer) Brandschutz.....	124
C3.1.3.4	Betrieblicher (organisatorischer) Brandschutz	125
C3.1.3.5	Einrichtungen zur Brandbekämpfung	125
C3.1.3.5.1	Erste Löschhilfe	125
C3.1.3.5.2	Löschwasserversorgung / Löschwasserbedarf	125
C3.2	ArbeitnehmerInnenschutz	125
C3.2.1	Prüfung der Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften	125
C3.2.2	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente	125
C3.2.3	Unterlage für spätere Arbeiten	126
C4	Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz.....	127
C4.1	Begründung.....	127
C4.1.1	Grenzwerte der Trassierung.....	127
C4.1.2	Gleisabstände	128
C4.1.3	Lichtraumprofil.....	128
C4.1.4	Oberbau – Gleise.....	128
C4.1.5	Oberbau – Weichen	128
C4.1.6	Gleisabschlüsse.....	128
C4.1.7	Laderampe	128
C4.1.8	Eisenbahnkreuzungen	128
C4.1.9	Bedienungsräume (Verschieberbahnsteige)	128
C4.1.10	Ingenieurbauwerke.....	129
C4.1.11	Außenanlagen 50 Hz.....	129
C4.2	ArbeitnehmerInnenschutz	129
C4.2.1	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente	129
C4.2.2	Unterlage für spätere Arbeiten	129
C4.2.3	Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT.....	129
C4.2.4	VOLV	129
C4.2.5	Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung (EisbAV)	130
C5	Eisenbahnbetrieb	131
C5.1	Begründung.....	131
C5.2	ArbeitnehmerInnenschutz	132
C5.2.1	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente	132
C5.2.2	Unterlage für spätere Arbeiten	133

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
Inhaltsverzeichnis

C5.2.3	Zusammenfassung ArbeitnehmerInnenschutz	133
C6	Leit- und Sicherungstechnik.....	134
C6.1	Begründung.....	134
C6.1.1	Einhaltung des Standes der Technik	134
C6.1.2	Sicherheit und Ordnung des Betriebes	135
C6.2	ArbeitnehmerInnenschutz	135
C6.2.1	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente.....	135
C6.2.2	Unterlage für spätere Arbeiten	135
C6.2.2.1	Arbeitnehmerschutzvorschriften gemäß R10	136
C6.2.2.2	Anforderungen ASchG.....	136
C6.2.2.3	Anforderungen AM-VO	137
C6.2.2.4	Anforderungen EibAV	137
C7	Geotechnik	138
C7.1	Begründung.....	138
C7.2	ArbeitnehmerInnenschutz	139
C8	Wasserbautechnik.....	140
C8.1	Begründung.....	140
C8.1.1	Wasserrechte, Schutz- und Schongebiete	140
C8.1.2	Grundwasserschutz	141
C8.1.3	Entwässerungsmaßnahmen	141
C8.1.4	Wasserrechtlicher Konsensantrag	141
C8.1.4.1	Wasserversorgung.....	141
C8.1.4.2	Wasserentsorgung.....	141
C8.2	ArbeitnehmerInnenschutz	141
C9	Außenanlagen (Oberfläche).....	142
C9.1	Begründung.....	142
C9.2	ArbeitnehmerInnenschutz	143
C9.2.1	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument	143
C9.2.2	Unterlage für spätere Arbeiten	143
D	SACHVERSTÄNDIGENLISTE.....	I

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisbG
Inhaltsverzeichnis

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

Das vorliegende § 31a Gesamtgutachten umfasst:

- 143 Seiten A4 - § 31a Gesamtgutachten und
- 005 Seiten A4 – Unterschriften der Gutachter

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

(auszugsweise)

AAV	Allgemeine-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
AM-VO	Arbeitsmittelverordnung
ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
AStV	Arbeitsstättenverordnung
ASV	Aufzüge-Sicherheitsverordnung
AVO	Arbeitnehmerschutzverordnung
AVO Verkehr	Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr
BauKG	Bauarbeitenkoordinationsgesetz
BGW	Bauwasserstand
BMVIT	Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie
DOK-VO	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente
EBEV	Eisenbahn- Bauentwurfsverordnung
EisbAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisBBV	Eisenbahnbau- und betriebsverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EisbSV	Eisenbahnschutzvorschriften
EisbVO	Eisenbahnverordnung 2003
ETV 2002	Elektrotechnikverordnung 2002
ETZ	Europäisch technische Zulassung
ETB	Europäisch technische Bewertung
idgF	in der gültigen Fassung
KennV	Kennzeichnungsverordnung
l.d.B.	links der Bahn
OIB	Österreichisches Institut für Bautechnik
r.d.B.	rechts der Bahn
SiGe	Sicherheit und Gesundheitsschutz
VAEB	Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau
VAIG	Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz
VEXAT	Verordnung explosionsfähige Atmosphären
VOLV	Verordnung für Lärm und Vibration
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

Der vorliegende Bauentwurf „**Terminal Wien Inzersdorf – 3. Änderungseinreichung**“ wurde gemäß § 31a EibG 1957 idgF aus Sicht der Fachgebiete

- **Hochbau**
- **Konstruktiver Ingenieurbau**
- **Brandschutz**
- **Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz**
- **Eisenbahnbetrieb**
- **Leit- und Sicherungstechnik**
- **Geotechnik**
- **Wasserbautechnik**
- **Außenanlagen (Oberfläche)**

begutachtet.

Die angegebenen Fachgebiete umfassen alle projektrelevanten Aspekte.

Die vorliegende 3. Änderungseinreichung 2017 baut auf dem Einreichprojekt 2010, der Ergänzung 2011, der Änderung 2012 und der Änderung 2014 auf.

Unter Zugrundelegung der Projektunterlagen des UVP-Projekts Terminal Wien Inzersdorf (Einreichprojekt 2010 und Ergänzung 2011) wurden der ÖBB-Infrastruktur AG mit Bescheid vom 06.Februar 2012 (GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2012 DVR:0000175) nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens die Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) sowie den unter Spruchpunkt V des Bescheides angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (u.a. Eisenbahngesetz 1957 und Wasserrechtsgesetz 1959) erteilt.

Mit Bescheid vom 01.Juli 2013 (GZ. BMVIT-820.316/0004-IV/SCH2/2013 DVR0000175) wurde der Genehmigungsbescheid vom 06.02.2012 unter Zugrundelegung der Projektunterlagen der Änderungseinreichung 2012 hinsichtlich der Anlagenteile „Projektänderung Baustellenzufahrt“, „Projektänderung Kreisverkehrsanlage“ und „Konkretisierung Maßnahme Wildleitstruktur (Petersbach)“ abgeändert.

Mit Bescheid vom 04.Februar 2015 (GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2015 DVR0000175) wurde der Genehmigungsbescheid vom 01.Juli 2013 unter Zugrundelegung der

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisbG
1. Zusammenfassung, Einleitung, Allgemeine Grundlagen

Projektsunterlagen der Änderungseinreichung 2014 hinsichtlich der Anlagenteile Betriebsgebäude Nord, Gategebäude KLV und Verschieberunterkunft abgeändert.

Die Änderungseinreichung 2017 beinhaltet folgende Maßnahmen respektive Änderungen im Vergleich zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderungseinreichung 2012 und zur Änderungseinreichung 2014:

- Errichtung der KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung
- Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes
- Angepasste Zufahrt und verkehrliche Erschließung.
- Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe
- Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager

1.1 Übersicht der Einreichungen

Einreichung – 2010	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebsgebäude Nord • KLV-Gategebäude • Verschieberunterkunft • 6 Technikgebäude • eine Halle für Lagerung und Umschlag von Stückgütern samt Ladehof für Kontraktlogistik (KL) mit 2 Hallengleisen und einer vorgelagerten Abstell- und Vershubgleisgruppe • kranbare Umschlaganlage für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV1) • kranbare Umschlaganlage für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV2) • Abstell- und Vershubgleise für Containertragwagen • Anlagen und Gleise für den Umschlag von Einzelwagen und ggf. Ganzzügen (WLV) • Betriebsgleise • straßenverkehrliche Maßnahmen wie Anbindung an das Straßennetz, Zufahrtsstraßen zu den Umschlaganlagen und Abstellplätze • getrennte Gates für KLV, KL und WLV • Brückenbauten (Verbreiterung der Brücke über die S1,

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EISbG
1. Zusammenfassung, Einleitung, Allgemeine Grundlagen

	<p>Verbreiterung der Brücke über den Johannisweg, Brücke zur niveaufreien Kreuzung der KLV-Zufahrten)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung von Entwässerungsanlagen (Mulden, Drainagen, Retentionsbecken) • Errichtung von SFE- Anlagen • Infrastrukturelle Ver- und Entsorgungsleitungen • Umlegung von bestehenden Einbauten • Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung
2011	Ergänzung
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenverkehrsmäßige Anbindung der Anschlussstelle "Güterterminal Wien Inzersdorf" der S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Bescheid	06.Februar 2012 GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2012
1.Änderungseinreichung – 2012	
Änderung/Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Baustellenzufahrt • Kreisverkehrsanlage • Konkretisierung Wildleitstruktur
Bescheid	01.Januar 2013 GZ. BMVIT-820.316/0004-IV/SCH2/2013
2.Änderungseinreichung – 2014	
Änderung/Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebsgebäude Nord • Gategebäude KLV • Verschieberunterkunft
Bescheid	04.Februar 2015 GZ.BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2015
3.Änderungseinreichung – 2017 Gegenständliches Verfahren	
Änderung/Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung der KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung • Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes • Angepasste Zufahrt und verkehrliche Erschließung • Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe • Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager

1.2 Ergebnis der Begutachtung

Das Ergebnis der Begutachtung wird wie folgt zusammengefasst:

Der gegenständliche Bauentwurf „**Terminal Wien Inzersdorf – 3. Änderungseinreichung**“ 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 gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EISbG 1957 idgF für das Projekt „Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung“ keine Bedenken.

2. Einleitung

Die **ÖBB Infrastruktur AG** betreiben als Projektwerber das Projekt „**Terminal Wien Inzersdorf – 3. Änderungseinreichung**“ und beabsichtigen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für diese Maßnahmen gemäß § 31 ff EISbG 1957 idgF zu beantragen.

Zu diesem Zweck hat der Projektwerber ein, alle projektrelevanten 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.

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

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
1. Zusammenfassung, Einleitung, Allgemeine Grundlagen

2.1 Erfüllung der Voraussetzungen gem. §31a (2) Z1 bis 5

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

Fachgebiet	Beauftragter 1) Sachverständiger 2) Zeichnungsberechtigter/ Technischer Leiter 3) externer Sachverständiger	Voraussetzungen gem. §31a
§ 31a Begutachtung		
Hochbau	BCT DI Margit Bammer ¹⁾²⁾	Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Unter Viaduktgasse 2 1030 Wien Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234
Konstruktiver Ingenieurbau	BCT DI Erwin Pani ¹⁾²⁾	Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Unter Viaduktgasse 2 1030 Wien Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234
Brandschutz	DI Martin Heinisch ³⁾	Ziffer 5, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger DI Martin Heinisch Weißes-Kreuz-Gasse 93/6/1 2340 Mödling

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017

§ 31a Gutachten gem. EibG

1. Zusammenfassung, Einleitung, Allgemeine Grundlagen

<p>Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz</p>	<p>BCT DI Volker Havelec ¹⁾²⁾ Ing. Jan Fritz ¹⁾</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>Eisenbahnbetrieb</p>	<p>Wolfgang Hager ³⁾</p>	<p>Ziffer 5, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger</p> <p>Wolfgang Hager Alpenlandstraße 3/7 3180 Lilienfeld</p>
<p>Leit- und Sicherungstechnik</p>	<p>Ing. August Zierl ³⁾</p>	<p>Ziffer 4, Technisches Büro</p> <p>Zierl Engineering Services GmbH Ing. August Zierl Steigenteschgasse 154/4/1 1220 Wien</p>
<p>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</p>
<p>Wasserbautechnik</p>	<p>BCT DI Dr. Birgit Strenn ¹⁾ DI Dr. Dieter Pichler 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</p>
<p>Außenanlagen (Oberfläche)</p>	<p>BCT Ing. Gerhard Nestler ¹⁾²⁾</p>	<p>Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle</p> <p>BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H.</p>

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EISbG
1. Zusammenfassung, Einleitung, Allgemeine Grundlagen

		<p>Untere Viaduktgasse 2 1030 Wien</p> <p>Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle</p>
Gesamtgutachten	<p>BCT Johanna Rammer-Wutte BA,MA¹⁾ DI Dr. Dieter Pichler 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>

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 haben 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. Eisenbahngesetz, zu einem Gesamtgutachten zusammengefasst wurden:

- **Hochbau**
- **Konstruktiver Ingenieurbau**
- **Brandschutz**
- **Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz**
- **Eisenbahnbetrieb**
- **Leit- und Sicherungstechnik**
- **Geotechnik**
- **Wasserbautechnik**
- **Außenanlagen (Oberfläche)**

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.

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 ArbeitnehmerInnenschutzes entspricht.

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

A2 Grundlagen für die Begutachtung

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

A2.1.1 Unterlagen gem. Inhaltsverzeichnis

Einlage- (Ordnungs-) Nr.	Datum	Inhalt	Maßstab	Seitenanzahl / Fläche
EISENBANANLAGE ENDZUSTAND				
01		Allgemeines		
01.1		Einlagenverzeichnis	---	9
02		Berichte		
02.1		Bericht nach §6 EBEV	---	23
02.2		Technischer Bericht Eisenbahnanlage	---	9
02.3		Terminal Wien Inzersdorf (TWIN) Anforderungen, Evaluierung 2015	---	13
02.4		Betriebskonzept Terminal Wien Inzersdorf	---	23
02.5		SiGe- Dokumente nach § 5 ASchG	---	103
02.6		Unterlage für spätere Arbeiten am Bauwerk	---	40
02.7		Betriebskonzept für externes Containerdepot	---	9

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017

§ 31a Gutachten gem. EISbG

A – Umfang, Grundlage, Beurteilung

A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

A2 – Grundlagen für die Begutachtung

03		Übersichtsplan		
03.1		Übersichtslageplan	1:5.000	0,25
04		Lagepläne		
	Entfällt	Lageplan - siehe Lageplan Straße bzw. Entwässerungslageplan		
05		Längenschnitte		
	Entfällt	Längenschnitt - siehe Absteckplan		
06		Regelquerschnitte		
06.01		Regelquerschnitte Bahn	1:50	0,56
07		Querprofile		
07.01		Querprofil 09c	1:100	
07.02		Querprofil 11c	1:100	
07.03		Querprofil 12c	1:100	
07.04		Querprofil 16c	1:100	
08		Absteckpläne		
08.01		Absteckplan	1:500	4,12
09		Trasseneinrechnung		
09.01		Lage- und höhenmäßige Einrechnung	---	5
		EISENBAHINANLAGE BAUZUSTAND		
01		Berichte		
01.01		Bauablaufbeschreibung	---	10
		VERKEHRSANLAGE STRASSE		
01		Berichte		
01.01		Verkehrsanlage Strasse Technischer Bericht	---	20
02		Lageplan		
02.01		Verkehrsanlage Strasse Lageplan Endzustand	1:500	
03		Längenschnitte		
		Entfällt		
04		Regelquerschnitte		
04.01		Verkehrsanlage Strasse Regelquerschnitte Außenanlagen	1:50	
05		Trasseneinrechnung		
		Entfällt		
		KUNSTBAUTEN		
01		Stützmauern		
01.01		Technischer Bericht und Statische Vorberechnung Stützmauern		32
		HOCHBAUTEN		
01		KL-Halle		
01.01		Baubeschreibung nach § 6 EBEV mit Statistik	---	33
01.02		Lageplan	1:1000	0,74
01.03		Grundriss Ebene -1	1:200	2,24
01.04		Grundriss Ebene 0 und Ebene +1 Büro	1:200	1,4

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017

§ 31a Gutachten gem. EISbG

A – Umfang, Grundlage, Beurteilung

A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

A2 – Grundlagen für die Begutachtung

01.07		Dachdraufsicht	1:200	2,24
01.08		Schnitte	1:200	2,24
01.09		Ansichten	1:200	2,24
02.01		Technischer Bericht und statische Vorberechnung ECL-Halle und Nebengebäude	---	180
02.02		Konstruktionsentwurf, ECL-Halle, Querschnitt	1:100	0,6
02.03		Konstruktionsentwurf, ECL-Halle, Grundriss und Längsschnitt	1:200	2,2
02.04		Konstruktionsentwurf, ECL-Halle, Details, Querschnitte und Ansicht	1:10, 25, 50	1,3
02.05		Konstruktionsentwurf, ECL-Halle, Brandschutzwand	1:10, 25, 50, 100	0,9
02.06		Konstruktionsentwurf, ECL-Halle, Sprinklerbecken, Fundierungskonzept	1:10, 100	0,6
02.07		Konstruktionsentwurf, ECL-Halle, Bürogebäude, Fundierungskonzept	1:10, 100	0,8
02.08		Konstruktionsentwurf, ECL-Halle, Unterkellerter Bereich		
03.01		Bauphysik	---	71
03.02		Energieausweis	---	67
04.01		Technische Beschreibung HKLS	---	17
04.02		Technischer Bericht 50Hz Gebäude	---	38
05.01		Kontraktlogistikhalle Brandschutzkonzept mit Büro		46
Anhang A		Brandschutz- und Fluchtwegskizzen		1
Anhang B		Berechnung des Löschwasserbedarfs		1
Anhang C		Berechnung des Auffangraumes		1
Anhang D		Antrag um Ausnahmegenehmigung		2
06.01	Entfällt	Betriebs- und Ablaufbeschreibung - siehe Einlage 3Ä/01/02.4		
		WASSERRECHTLICHE UNTERLAGEN		□
01.01		Wasserbautechnik Technischer Bericht	---	24
01.02		Wasserrechtliche Unterlagen Einzugsflächenplan	1:1000	
01.03		Lageplan Entwässerung	1:500	
		LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE BEGLEITPLANUNG		
01		Gestaltungskonzept - Übersichtslageplan KL-Halle und Containerlager	1:2000	
		SIGNAL-, FERNMELDE- UND ELEKTROTECHNISCHE PLANUNG		
01		Eisenbahnsicherungsanlage		
01.01		Technischer Bericht (inkl. Schema)		
02		Fernmeldeanlagen		
02.01		Technischer Bericht		
03		Oberleitungsanlage		
		Entfällt		
04		Elektrotechnische Anlagen		
04.01		Technischer Bericht 50 Hz-Außenanlage	---	8

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisbG
A – Umfang, Grundlage, Beurteilung
A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung
A2 – Grundlagen für die Begutachtung

05		SFE-Pläne		
05.02		SFE-Lageplan		
		GRUNDEINLÖSE		
01.01		Grundeinlöseplan	1:1.000	
		UNTERLAGEN ZUR TRASSEGENEHMIGUNG		
01.01		Entfällt		
		UVE - FACHBEITRÄGE		
		UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG		
01.01		Zusammenfassung der Umweltauswirkungen der Vorhabensänderung	---	53
		VERKEHRSUNTERSUCHUNG		
		Entfällt - siehe Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	---	
		SCHALLTECHNIK		
01		Bericht Schalltechnik	---	27
02		Rasterlärmkarte Betriebsanlagen	1:5.000	
		LUFT UND KLIMA		
01		Bericht Luftreinhaltung	---	47
		ERSCHÜTTERUNGEN		
		Entfällt	---	
		ELEKTROMAGNETISCHE FELDER		
		Entfällt	---	
		HUMANMEDIZIN		
		Entfällt	---	
		RAUMPLANUNG/ SACH- UND KULTURGÜTER		
		Entfällt	---	
		ORTS- UND LANDSCHAFTSBILD, FREIZEIT UND ERHOLUNG		
		Entfällt	---	

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017**§ 31a Gutachten gem. EisbG****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

		LANDWIRTSCHAFT UND BODEN		
		Entfällt	---	
		FORSTWIRTSCHAFT UND WALDÖKOLOGIE		
		Entfällt	---	
		JAGDWIRTSCHAFT UND WILDÖKOLOGIE		
		Entfällt	---	
		TIERE, PFLANZEN UND DEREN LEBENSÄRÄUME		
		Entfällt	---	
		GEOLOGIE, GEOTECHNIK, HYDROGEOLOGIE UND ALTLASTEN		
		Entfällt	---	
		CHEMISCHE UNTERSUCHUNGEN UND ABFALLWIRTSCHAFT		
		Entfällt	---	

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017

§ 31a Gutachten gem. EisbG

A – Umfang, Grundlage, Beurteilung

A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

A2 – Grundlagen für die Begutachtung

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
- Kennzeichnungsverordnung – KennV
- Verordnung explosionsfähige Atmosphären – VEXAT
- Verordnung über brennbare Flüssigkeiten – VbF
- Verordnung für Lärm und Vibration – VOLV
- Wasserrechtsgesetz WRG
- Relevante ÖNORMEN, Richtlinien, etc.

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 und unter Punkt A2.1.1 angeführten Unterlagen im Besonderen angeführt.

Auf eine taxative Aufzählung unter dem gegenständlichen Punkt wurde verzichtet.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EISbG
A – Umfang, Grundlage, Beurteilung
A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung
A2 – Grundlagen für die Begutachtung

A2.2.1 Weitere Grundlagen für die Begutachtung gemäß § 31a EISbG

Diverse Gespräche und Schriftverkehr zur Abstimmung des eingereichten Projektes mit den zuständigen Behördenvertretern über die durch die § 31a Gutachter aufgezeigten Erfordernissen.

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.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
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.

A4 Projektbeschreibung

Das gegenständliche Gutachten gem. §31a EISbG beurteilt ausschließlich jene Bauvorhabensbestandteile, die abweichend von den erlassenen Bescheiden beplant wurden und einem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren (3. Änderungseinreichung) unterzogen werden.

Umfang der 3.Änderungsgenehmigung und der gegenständlichen Begutachtung gem. §31a EISbG sind folgende Baumaßnahmen:

- Errichtung der KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung
- Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes
- Angepasste Zufahrt und verkehrliche Erschließung
- Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe
- Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager

A4.1 Übersicht der Einreichungen

Einreichung – 2010	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebsgebäude Nord • KLV-Gategebäude • Verschieberunterkunft • 6 Technikgebäude • eine Halle für Lagerung und Umschlag von Stückgütern samt Ladehof für Kontraktlogistik (KL) mit 2 Hallengleisen und einer vorgelagerten Abstell- und Vershubgleisgruppe • kranbare Umschlaganlage für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV1) • kranbare Umschlaganlage für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV2) • Abstell- und Vershubgleise für Containertragwagen • Anlagen und Gleise für den Umschlag von Einzelwagen und ggf. Ganzzügen (WLV) • Betriebsgleise • straßenverkehrliche Maßnahmen, wie die Anbindung an das Straßennetz, Zufahrtsstraßen zu den

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017

§ 31a Gutachten gem. EISbG

A – Umfang, Grundlage, Beurteilung

A4 - Projektbeschreibung

	<p>Umschlaganlagen und Abstellplätze</p> <ul style="list-style-type: none">• getrennte Gates für KLV, KL und WLV• Brückenbauten (Verbreiterung der Brücke über die S1, Verbreiterung der Brücke über den Johannisweg, Brücke zur niveaufreien Kreuzung der KLV-Zufahrten)• Errichtung von Entwässerungsanlagen (Mulden, Drainagen, Retentionsbecken)• Errichtung von SFE- Anlagen• Infrastrukturelle Ver- und Entsorgungsleitungen• Umlegung von bestehenden Einbauten• Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß der Erfordernisse der Umweltverträglichkeitsprüfung
2011	Ergänzung
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none">• Straßenverkehrsmäßige Anbindung der Anschlussstelle “Güterterminal Wien Inzersdorf” der S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Bescheid	06.Februar 2012 GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2012
1.Änderungseinreichung – 2012	
Änderung/Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none">• Baustellenzufahrt• Kreisverkehrsanlage• Konkretisierung Wildleitstruktur
Bescheid	01.Januar 2013 GZ. BMVIT-820.316/0004-IV/SCH2/2013
2.Änderungseinreichung – 2014	
Änderung/Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none">• Betriebsgebäude Nord• Gategebäude KLV• Verschieberunterkunft
Bescheid	04.Februar 2015 GZ.BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2015
3.Änderungseinreichung – 2017 Gegenständliches Verfahren	
Änderung/Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none">• Errichtung der KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung• Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes• Angepasste Zufahrt und verkehrliche Erschließung• Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe

	<ul style="list-style-type: none">• Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager
--	--

A4.2 Änderungen gegenüber Bestand

A4.2.1 Hochbau (KL-Halle mit Bürobau)

Bestandteil des Terminals ist eine Halle für den Umschlag von Stückgütern für Kontraktlogistik (KL) und ein an der Nordseite vorgelagertes Bürogebäude.

A4.2.1.1 KL-Halle

Die KL-Halle ist etwa 380 m lang, 45 m breit und 12 m hoch.

Bei der KL-Halle handelt es sich um einen 1-geschossigen Betriebsbau mit einer Sprinklerzentrale, einem Vorratsbecken unterhalb und einem an der Südseite situierten Palettenlager (Lagerung von Leerpaletten unter dem anschließenden Vordach). In der KL-Halle erfolgt der gesamte Umschlag (Anlieferung, Abholung, etc.) der Waren einschließlich der Gefahrgüter, außer jener der Klasse 1 und 7. Eine Lagerung von Gefahrgütern ist in der Halle nicht vorgesehen. Die Lagerguthöhe wird mit max. 9,9 m festgelegt.

A4.2.1.2 Bürogebäude

Im Norden der Halle ist ein zweigeschossiger Bürobau situiert. Dieser Verwaltungsbau beherbergt neben den Büros auch die sozialen Nebenräume der Mitarbeiter.

Die Gebäudeabmessungen des Bürogebäudes betragen ca. 46 m x 20 m x 9 m (L x B x H). Der Baukörper ist zweigeschossig und unterkellert. Das Erdgeschoss und das Obergeschoss weisen gemeinsam eine Gesamtbruttogeschossfläche von 1.726 m² auf. Das Fluchtniveau aus dem Obergeschoss beträgt 4,72 m.

Im Bürogebäude befinden sich Büroräume, verschiedene Aufenthaltsräume, Umkleidung Sanitärbereiche sowie Lager- und Technikräume.

A4.2.2 Rampe / Gleisstutzen / Containerlager

Zu dieser Halle führt ein Gleisstutzen von dem an einer 200 m langen Seitenrampe Warenumschlag erfolgen kann. An den beiden Längsseiten der KL-Halle befinden sich Laderampen zur Be- und Entladung von LKW's. Weiterer Bestandteil des Ladehofes sind LKW- und PKW-Stellplätze, sowie ein zentrales Ingate mit Zutrittskontrollen und

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EISbG
A – Umfang, Grundlage, Beurteilung
A4 - Projektbeschreibung

Schrankenanlagen. Südlich der KL-Anlage wird ein Leercontainerlager mit eigener Zu- und Ausfahrt vorgesehen.

Die Gleise der KL-Anlage 379, 381 und 479 erhalten keine Oberleitung. Hier erfolgt der Betrieb mittels Diesel-Traktion.

A4.3 Nicht Umfang der Begutachtung gem. §31a EISbG

Nicht Umfang der Begutachtung gem. §31a sind:

- Haustechnische Anlagen
- Elektrotechnische Anlagen
- Maschinenbautechnische Anlagen
- Etc.

A4.3.1 Eisenbahnkreuzungen

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Erweiterungsfläche für Containerlagerungen, als auch des internen Erschließungssystems rund um die KL-Halle sind neue Eisenbahnkreuzungen (EK) erforderlich:

- EK Gleis 379: Gleis 2 km 7.0 + 57 (Gleis 379 km 0.1 + 89)
- EK Gleis 479: Gleis 2 km 7.4 + 95 (Gleis 479 km 0.4 + 07)

Die Änderungen bzw. Anpassungen der Eisenbahnkreuzungen werden im Zuge eines separaten eisenbahnrechtlichen Verfahrens behandelt und sind weder Gegenstand des gem. §31a begutachteten Einreichoperates noch des entsprechenden Gutachtens.

B BEFUND

B1 Konstruktiver Ingenieurbau

Von Seiten des Sachverständigen für „**Konstruktiven Ingenieurbau**“ wird festgestellt, dass die unter B2.1 dargestellten Objekte in den Unterlagen der eisenbahnrechtlichen Einreichung gemäß A2 vollständig beschrieben und dargestellt sind. Die eingereichten Objekte werden in den nachfolgenden Beschreibungen nur insoweit dargelegt, als dies für das Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ aus eisenbahnbautechnischer und eisenbahnbetrieblicher Sicht erforderlich erscheint.

B1.1 Objekte

Die 3. Änderungseinreichung beinhaltet – hinsichtlich den Belangen des Fachgebietes „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ – die Errichtung einer Halle für Kontraktlogistik (ECL-Halle) inkl. einem nördlich vorgelagerten Bürogebäude, einer östlich der Halle gelegenen Anbindung an die Bahn über eine Seitenrampe, und zur Absicherung von Geländesprüngen Stützmauern.

B1.1.1 ECL-Halle und Büroboxen

Die Haupttragkonstruktion der eingeschossigen, ca. 46,5 m x 380 m großen und ca. 13 m hohen ECL-Halle (Kontraktor-Halle) wird in Stahlbeton- bzw. Holzbauweise errichtet. Die Dachkonstruktion liegt auf Holzleimbändern, welche auf Stahlbeton-Fertigteilstützen liegen.

Der Hallenboden besteht aus einer faserbewehrten, in der Regel 35 cm dicken Betonplatte auf 20 cm XPS-Platten und wird im Ausführungsprojekt auf eine Belastung von 60 kN/m² ausgelegt. Der Sauberkeitsbeton, die obere und die untere Tragschicht liegen auf einer Bodenauswechslung. Dehnfugen in der faserbewehrten Betonplatte der ECL-Halle werden zu Beginn des Ausführungsprojektes in Abstimmung mit der ausführenden Firma festgelegt. Gemäß den Einreichunterlagen erfolgt eine Oberflächenvergütung mittels Hartstoffeinstreuung.

Die Köcherfundamente (Sohle ca. +186,5 m ü.A.) für die Stahlbeton-Fertigteilstützen sind tiefer gesetzt und gründen auf duktilen Pfählen, da das gut tragfähige Neogen

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B1 – Konstruktiver Ingenieurbau

(Schluff/Ton/Feinsand) erst ab einer Tiefe von ca. +180,0 m bis +182,0 m ü.A. erschlossen wurde.

Die Lastabtragung zufolge horizontaler Beanspruchungen (Wind, Erdbeben) erfolgt über die Stahlbetonstützen in die Einspannung durch die geplanten Köcherfundamente.

Gemäß Statischer Vorberechnung (EZ. 3Ä/05/02.01) wurden die maßgebenden Bauteile (Holzleimbinder, Stahlbeton-Fertigteilstützen, Hallenboden, Köcherfundamente, duktile Pfähle) für die maßgebenden Einwirkungen (Eigengewicht, Nutzlasten, Wind, Schnee, Erdbeben) untersucht. Die Fertigteilstützen bestehen aus einem Stahlbetonquerschnitt 80/80 cm, die Holzleimbinder (Klasse GL28c) sind bis zu 2,54 m hoch und haben voneinander einen Achsabstand von 4,3 m.

Gemäß Brandschutzkonzept werden die Stahlbetonbauteile (Stützen, Wände) und deren Betondeckungen für eine Feuerwiderstandsklasse R 90 ausgelegt.

Die Holzdachbinder werden für eine Feuerwiderstandsklasse R30 ausgelegt. Die Beurteilung der Klassifizierung R30 gemäß dem eingereichten Brandschutzkonzept erfolgt durch das Fachgebiet „**Brandschutz**“ unter B3.

In der Statischen Vorberechnung für die Holzdachbinder wurden die Vorgaben (Dimensionen, Abbrandrate etc.) zur Erlangung einer Feuerwiderstandsklasse R30 berücksichtigt.

Die Dachkonstruktion wird in „Leichtbauweise“ (Fertigelemente als Zweifeldträger inkl. einer Blecheindeckung aus Aluminium) geplant. Darauf werden Lichtkuppeln mit Durchsturzsicherung versetzt.

Die der statischen Vorberechnung zugrunde liegenden Untergrunduntersuchungen wurden von BGG Consult ZT-GmbH durchgeführt und in geotechnischen Voraussagen zusammengefasst (datiert 7.2.2017). Als geotechnische Bemessungsparameter wurden darin für duktile Pfähle – bei Anwendung eines Modellfaktors von 1,3 – charakteristische Widerstände für den Grenzzustand bzgl. Tragfähigkeit unter +180 m ü.A. für den Pfahlwiderstand 90kN/m² und für den Pfahlsohl Druck 1,7 MN/m² sowie bzgl. Gebrauchstauglichkeit 60 kN/m² und 0,9 MN/m² angegeben. Weiters werden von der BGG Consult Dr. Peter Waibel ZT-GmbH Bettungsmodul für die Horizontallasttragung angegeben (Bandbreite von 7,5 MN/m³ oberhalb +180,0 m ü.A. bis 60 MN/m³ unterhalb +180,0 m ü.A.). Für die Parameter der Erdbebeneinwirkung gemäß ÖNORM EN 1998-1 wurde von der BGG Consult Dr. Peter Waibel ZT-GmbH aufgrund der vorherrschenden Untergrundverhältnisse die Baugrundklasse E vorgegeben.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B1 – Konstruktiver Ingenieurbau

In der statischen Vorberechnung wird exemplarisch ein Köcherfundament (9 duktile, verpresste Pfähle, 17 m lang, Ø 170, Wanddicke 7,5 mm) bemessen, um die Sicherstellung einer möglichen Abtragung der Fundierungslasten positiv darstellen zu können.

Die drei Brandabschnitte der Umschlaghalle werden im Inneren durch tragende Brandwände R90 aus Stahlbeton getrennt. In der statischen Vorbemessung wird an einer exemplarischen Bemessung der Pfähle unter einer Brandschutzwand (Stärke 40 cm) gezeigt, dass die Fundierung auf duktilen Pfählen mit den erforderlichen statischen Sicherheiten im Ausführungsprojekt umgesetzt werden kann.

Mittig in der ECL-Halle wird unter dem Hallenboden ein Sprinklerbecken mit zwei Kammern aus Stahlbeton projektiert. Die tiefer liegende, ca. 1100 m³ große Stahlbetonwanne mit konzipierten Wand- und Sohlplattendicken von 40 cm, wird wasserdicht ausgeführt. Sie wird gemäß Konstruktionsentwurf EZ. 3Ä/05/02.03 ebenfalls über duktile Pfähle in die tragenden Schichten unterhalb von +180,0 m ü.A. fundiert.

Über der Bahnrampe ist auf eine Länge von ca. 220 m ein ca. 6,7 m auskragendes Vordach in Stahl projektiert. Die Vordachkonstruktion wird in die Hallendachebene zurückverankert.

An der westlichen Seite der ECL-Halle werden drei eingeschossige Büroboxen 7,8 m x 17,7 angebaut. Die Konstruktion der Büroboxen wird von der Halle statisch getrennt. Auf Hohlwandelementen (Betonsandwichwände) ist ein Umkehrdach auf Hohldielen geplant. Die Fundierung der Büroboxen erfolgt über duktile Pfähle.

B1.1.2 Vorgelagertes Bürogebäude

Gemäß Einreichplan 3Ä/05/02.06 wird das nördlich vorgelagert Bürogebäude von der ECL-Halle mit einer Fuge getrennt.

Das Bürogebäude ist dreigeschossig (KG, EG, OG) geplant und ist ca. 20 m breit und 46 m lang. Die tragenden Elemente sind in Ortbeton-Stahlbeton projektiert. Die horizontale Aussteifung erfolgt durch einen Liftschacht aus Stahlbeton in der Mitte des Gebäudes. Die Fundierung erfolgt ebenfalls über duktile Pfähle, genauso wie die ECL-Halle. Auf den Außenwänden wird ein Wärmedämmverbundsystem aufgebracht, das Flachdach wird als Umkehrdach ausgeführt.

Für die Stahlbetonbauteile (Wände, Stützen, Decken) wird die erforderliche Betondeckung gemäß ÖNORM EN 1992-1-2 zur Erfüllung der Feuerwiderstandsklasse R90 in den Einreichunterlagen angegeben.

B1.1.3 Stützmauern

Im Bereich einer Rampe zwischen vorgelagertem Bürogebäude und ECL-Halle ist über eine Länge von ca. 9 m ein kleinerer Geländesprung von ca. 0,8 m mit einer Stützmauer (STM04) abzusichern. Diese Stützmauer (unter geringen Lasten) wird als Streifenfundament auf einem Bodenaustausch aus Magerbeton flach gegründet.

Weiters ist nördlich der ECL-Halle eine ca. 205 m lange Winkelstützmauer (STM02) zur Geländeüberbrückung von ca. 3,6 m Höhenunterschied vorgesehen. Die Winkelstützmauer wird auf duktilen Pfählen in die tragfähigen Schichten unterhalb von +180 m ü.A. gegründet. In der statischen Vorberechnung (EZ. 3Ä/04/01.01) wird exemplarisch ein Teil der Winkelstützmauer mit 10 m bis 12 m langen duktilen Pfählen (4-reihig und gespreizt im Längsabstand von 1,5 m) nachgewiesen. Als Verkehrslasten werden Lastmodelle für 25 t-LKW, 32 t-LKW bzw. 3-achsigen 63 t-Sattelschlepper berücksichtigt.

B1.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Die Unterlagen wurden hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ geprüft. Die Aufbewahrungspflicht wurde in den nachfolgenden Dokumenten angeführt.

B1.2.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument

Das Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument weist die gem. 2 DOK-VO erforderlichen Inhalte auf. Es wurde auf Basis der Einreichunterlagen erstellt und stimmt hinsichtlich des Fachbereiches „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ mit dem geplanten Projekt der 3. Änderungseinreichung für das ÖBB-Projekt „Terminal Wien Inzersdorf“ überein. Dem Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument sind das Betriebskonzept für das Terminal und u.a. ein Explosionsschutzkonzept für eine Batterieladestation für E-Stapler angehängt.

In Bezug auf das Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ ergibt sich kein relevanter Bezug für eine erforderliche Aufnahme eines Sachverhaltes in das Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument.

B1.2.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Die Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten erfolgte unter Berücksichtigung des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes (BauKG). Es wurde auf Basis der Einreichunterlagen erstellt und stimmt hinsichtlich des Fachbereiches „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ mit dem geplanten Projekt der 3. Änderungseinreichung für das ÖBB-Projekt „Terminal Wien Inzersdorf“ überein. 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.

Für Wartungsarbeiten auf den Dächern werden gemäß der Unterlage für spätere Arbeiten Seilsicherungssysteme mit Anschlagpunkten vorgesehen.

Für zukünftige Sanierungs- oder Umbauarbeiten als auch zukünftige Abbrucharbeiten wird eine Vorgangsweise zur Evaluierung angegeben.

B2 Hochbau

Die Befundaufnahme für das Fachgebiet Hochbau umfasst in der gegenständlichen Änderungseinreichung die Errichtung der KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung und die Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes.

Die Umschlaghalle KL mit vorgelagertem Bürobau liegt zwischen Profil 10b (km 6+650) und Profil 14b (km 7+050).

B2.1 KL Halle

B2.1.1 Allgemeines

Bei der KL-Halle handelt es sich um einen 1-geschossigen Betriebsbau mit einer Sprinklerzentrale, einem Vorratsbecken unterhalb und einem an der Südseite situierten Palettenlager (Lagerung von Leerpaletten unter dem anschließenden Vordach). In der KL-Halle erfolgt der gesamte Umschlag (Anlieferung, Abholung, etc.) der Waren einschließlich der Gefahrgüter, außer jener der Klasse 1 und 7. Eine Lagerung von Gefahrgütern ist in der Halle nicht vorgesehen. Die Lagerguthöhe wird mit max. 9,9 m festgelegt.

B2.1.2 Funktion und Erschließung

Das gesamte Gebäude erstreckt sich über eine Länge von ca. 380 m und eine Breite von 46 m. Die maximale Höhe des Objekts ist ca. 14,5 m. Der Fußboden EG ist mit +1,2 m über anliegendem Gelände bzw. Gleis OK definiert.

Erschlossen wird die Halle über Außentreppen mit 8 Stufen im Steigungsverhältnis von ca. 15/30 cm und einer 6,7 %-Rampe, die zur Einbringung der Flurförderfahrzeuge dient. Über eine interne Verbindungsbrücke ist die Halle auch direkt an den Bürobau angeschlossen.

Im Erdgeschoß erfolgt der gesamte Warenumschlag inkl. Lagerung. Der Warenumschlag wird mittels Flurförderfahrzeugen bewerkstelligt.

An der Längsseite im Osten verläuft auf etwa zwei Drittel der Hallenlänge ein Gleis mit Gleisrampe und Vordach.

An der Westseite sind in gleichmäßigen Abständen drei Büroboxen vorgelagert. Jede Box wird zusätzlich über eine Außentreppe erschlossen. Die Büroboxen haben eine Breite von 7,8 m und eine Länge von 17,7 m bzw. eine lichte Höhe von 2,5 m.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B2 –Hochbau

In Ebene N-1, unter dem erhöhten Hallenboden, werden Einrichtungen zur haustechnischen Versorgung der Halle, wie Sprinklerbecken, Batterieraum und Brandmeldezentrale untergebracht. Dieses Geschoß wird über eine Außentreppe mit 16 Stufen (Steigungsverhältnis ca. 16/30 cm) erschlossen. Weiters werden an der Nordseite über eine 14%-Rampe im Freien und eine Außentreppe mit 16 Stufen (Steigungsverhältnis ca. 16/30 cm) in Ebene N-1 die Traforäume und der Müllraum erschlossen.

Unterhalb der Ebene N-1 befindet sich ein begehbare Kollektor der die Halle mit dem Bürogebäude unterirdisch verbindet. Erschlossen wird der Kollektor über das Treppenhaus im Bürogebäude.

B2.1.3 Konstruktion – Allgemeine Ausführung

B2.1.3.1 Tragende Konstruktion

Die Haupttragkonstruktion der KL-Halle wird in Stahlbeton- bzw. Holzbauweise errichtet. Die tragende Stahlbetonkonstruktion (Wände, Decken und Stützen, Sekundärträger) entspricht der Feuerwiderstandsklasse R 90 bzw. REI 90 gem. ÖNORM EN 13501-2 und wird aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 gem. ÖNORM EN 13501-1 ausgeführt. Basierend auf der Brandlast in den jeweiligen Räumen werden Bauteile aus Stahlbeton hinsichtlich ihrer Bauteildicken und Betondeckungen entsprechend den Bestimmungen für die Querschnittsdimensionierungen gem. ÖNORMEN 1992-1-2 bzw. ÖNORM B 1992-1-2 entsprechend Feuerwiderstandsklasse R 90 bzw. REI 90 ausgeführt.

Auf den Fertigteilstützen werden Holzleimbinder projektiert. Die Binder haben einen Abstand von 4,30 m und eine Rechteckquerschnitt mit veränderlicher Höhe. Die Höhe variiert zwischen 1,84 m und 2,54 m. Die Holzdachbinder weisen eine Feuerwiderstandsdauer von R30 gem. ÖNORM EN 13501-2 auf.

Der Hallenboden wird als Monoplatte mit Schnitt- und Raumfugen projektiert und über eine Bodenauswechslung abgetragen.

Die in der Halle konzipierten Brandwände werden in Stahlbetonbauweise ausgeführt und entsprechen der Feuerwiderstandsdauer REI 90-M bzw. EI 90-M (gem. ÖNORM EN 13501-Teil 2) aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 (gem. ÖNORM EN 13501-Teil 1). Durch die Brandwände wird die gesamte Halle in drei Hauptbrandabschnitte unterteilt. Die Brandwände weisen eine Stärke von 40 cm auf.

Die Konstruktion der Büroboxen wird von der Halle statisch getrennt. Die Deckenkonstruktion wird mit 20 cm Hohldielen ausgeführt. Die Wände werden als Hohlwandelemente ausgeführt. Die Fundierung der Büroboxen erfolgt mit senkrecht gestellten Duktülpfählen. Die tragende Stahlbetonkonstruktion der Büroboxen (Wände,

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B2 –Hochbau

Decken und Stützen) entsprechen der Feuerwiderstandsdauer R 90 bzw. REI 90 gem. ÖNORM EN 13501-2 und werden aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 gem. ÖNORM EN 13501-1 ausgeführt.

Die Tragkonstruktion des Flugdaches wird ohne Anforderungen an den Feuerwiderstand aus Baustoffen mit dem Brandverhalten A2 gem. ÖNORM EN 13501-1 ausgeführt.

B2.1.3.2 Leichtbauwände

Sämtliche Ausbaukonstruktionen in Leichtbauweise – Wand und Deckenbekleidungen – aus Gipskarton auf Metallunterkonstruktion entsprechen der Euroklasse des Brandverhaltens A2-s1,d0 gemäß ÖNORM EN 13501-Teil 1.

B2.1.3.3 Nichttragende Außenwände / Fassade

Die Fassade der Kontraktlogistikhalle besteht bis zu einer Höhe von +4,10 m über Hallenniveau aus einem wärme gedämmten Betonssockel mit einer inneren Betontragschale, einer Dämmung und einer äußeren Beton-Vorsatzschale. Die Befestigung erfolgt vor den Stützen. Darüber besteht die Fassade aus einer Sandwichwand aus bandverzinkten, beidseitig kunststoffbeschichteten Stahlblechen und einem Dämmkern aus Polyurethan-Hartschaum. Die Außenwandbekleidung sowie die Komponenten bzw. das Gesamtsystem von den nichttragenden Außenwänden entspricht mindestens dem Brandverhalten der Anforderungsklasse C gemäß ÖNORM EN 13501-Teil 1. Außenwände mit Brandschutzanforderungen im Bereich von Brandüberschlag (Stirnseite zum Bürogebäude, Außenwandstreifen 2 m im Bereich von Brandwänden zur Verhinderung des horizontalen Brandüberschlag) werden als Brandwände in Stahlbeton in REI 90 bzw. EI 90 (gem. ÖNORM EN 13501-Teil 2) aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 (gem. ÖNORM EN 13501-Teil 1) errichtet.

An den Längsseiten der Halle ist ein durchgehendes Fensterband aus Aluminiumprofilen mit Isolierverglasung vorgesehen.

Die Fassade wird mit mobilen selbstfahrenden Hubsteigergeräten der Wartung und Reinigung unterzogen.

B2.1.3.4 Dach

Das Dach über der Halle ist ein Systemdach mit Folieneindeckung (obere und untere Plattenlage aus OSB, dazwischen Tragrippen aus Holz nach statischen Erfordernis ausgedämmt mit Mineralwolle in A1).

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017

§ 31a Gutachten gem. EibG

B - Befund

B2 –Hochbau

Die Dacheindeckung wird in $B_{\text{ROOF}}(t1)$ gem. ÖNORM EN 13501-5 ausgeführt. Weiters wird die Brandausbreitung der Wärmedämmung durch die Ausführung als Mineralwolldämmung eingeschränkt (A1). Im Bereich der Brandwände werden die brennbaren Teile des Daches nicht über das auskragende Element (T förmige Auskragung von 1 m auf jeder Seite) geführt, d.h. es wird in diesem Bereich eine Unterbrechung durch nicht brennbare Materialien von mind. 1 m hergestellt.

Im Bereich der Büroboxen wird auf die Trenndecke ein Umkehrdach mit einer Dämmstärke von 20cm (XPS mit Brandverhalten E) realisiert. Das Dach wird mit einer Kiesschüttung von 8 cm eingedeckt. Die Dacheindeckung entspricht $B_{\text{ROOF}}(t1)$ gem. ÖNORM EN 13501-5.

Die Dachflächen sind über Aufstiegsleitern aus Stahlprofilen mit Rückenschutz und Übersteigschutz erreichbar. Die Leiter lässt sich mit einem Vorhängeschloss sichern. Zur Absturzsicherung befindet sich auf der Dachfläche ein Seilsicherungssystem gem. ÖNORM EN 795.

B2.1.3.5 Außentreppen

Die Stahltreppen aus Stahlwangen mit Gitterroststufen, -podesten sind aus Baustoffen der Euroklasse A1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt. An die Konstruktion wird keine Anforderung bzgl. Feuerwiderstandsklasse gestellt. Das Steigungsverhältnis der Treppe beträgt 15/30 cm. Das Geländer wird gem. OIB RL 4 ausgeführt.

B2.1.4 Ausbau

In der Halle wird mit einer max. Personenanzahl von 80 Personen ausgegangen - in der Bürobox von max. 8 Personen.

Die Büroräume haben eine Raumhöhe von 2,80 m, und sind ausreichend belichtet und beleuchtet. Die Mindesthöhen durch § 23 AStV und §22 AschG werden eingehalten, da keine erschwerenden Arbeitsbedingungen zu erwarten sind und die Räume unter 500 m² groß sind.

Alle Arbeitsräume sind möglichst gleichmäßig natürlich belichtet und die Summe der Lichteintrittsflächen ergeben in Summe mindestens 10 % der Bodenfläche und führen direkt ins Freie. (bis zu einem Lichttransmissionsgrad der Verglasung von 0,65).

Der Mindestlufttraum pro Arbeitnehmer in den Büros von 12 m³ ist überall gegeben. Die Sichtverbindung des Arbeitsraumes vom ortsgebundenen Arbeitsplatz (Büro) von mind. 5 % der Bodenfläche ins Freie wurde ermöglicht.

Die Arbeitsplätze werden gemäß ÖNORM A 8010 und der Bildschirmverordnung gestaltet. Als Blendschutz sind innenliegende Jalousien geplant.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B2 –Hochbau

Die Spindräume wurden für 130 Mitarbeiter ausgelegt, wobei mit einem Verhältnis M:W von ca. 90:10 in punkto Geschlechtertrennung gerechnet wird.

Für die Berechnung der WCs wurde der Gleichzeitigkeitsfaktor berücksichtigt wobei für je 15 Personen nach Geschlechtern getrennt ein WC zur Verfügung steht. Bei Toiletanlagen für Männer werden etwa 50% der Toilettzellen durch Pissstände ersetzt. Die Anzahl entspricht den Mindestanforderungen gem. § 33 AStV.

B2.1.4.1 Wand – Decken- und Bodenbeläge

B2.1.4.1.1 Bodenbeläge

Raum/Bereich	Material	mind. Brandverhalten gem. EN 13501-1	mind. Rutschfestigkeit gem. BGR 181
Halle	Stahlfaserbeton mit Hartstoffeinstreuung	C _{fl} -s1	R10
Lager Technik	Estrich versiegelt	C _{fl} -s1	R10
Außenstiegen	Gitterrost	A2 _{fl}	R11
Stiegen innen	Keramische Fliesen	C _{fl} -s1 (tatsächlich A2 _{fl})	R9
Sanitär Garderobe	Keramische Fliesen	C _{fl} -s1 (tatsächlich A2 _{fl})	R10
Teeküche , Gang	Keramische Fliesen	C _{fl} -s1 (tatsächlich A2 _{fl})	R10
Betriebsräume	Kabelboden	C _{fl} -s1	R9
Büro, Besprechung	Teppich, Nadelvlies	C _{fl} -s1	R9
Triebwerksraum	Estrich versiegelt (öldicht)	B _{fl} -s1	R9
Müllraum	Keramische Fliesen	B _{fl} -s1	R10

Die Außentreppen aus Gitterrost entsprechen dem Brandverhalten der Euroklasse A1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 mit einer Rutschfestigkeit von R11 gemäß BGR 181.

Die Bodenbeläge in den Sanitärräumen, Umkleiden und den Teeküchen (keramische Fliesen) werden in der Euroklasse des Brandverhaltens A2fl gemäß ÖNORMEN 13501-1 und der Boden mit einer Rutschfestigkeit von R10 gemäß BGR 181 ausgeführt.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B2 –Hochbau

In den Lagerräumen Technikräumen und in den Kühlzellen wird der Estrich versiegelt und entspricht dem Brandverhalten der Euroklasse C_{fi} s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 mit einer Rutschfestigkeit von R10 gemäß BGR 181.

B2.1.4.1.2 Wand- und Deckenbeläge

In den Aufenthaltsräumen sind die Betonwände mit Dispersion gestrichen, bzw. dort wo vorhanden, sind die Gipskartonständerwände mit Dispersion gestrichen. In den Nassräumen sind Fliesen angebracht. Die Wandverkleidungen entsprechen der Euroklassen-Einstufung / Brandverhalten mindestens A2-s1, d0 gem. ÖNORM EN 13501-Teil 1.

In den Aufenthaltsräumen im Büro und im Gangbereich und in den Sanitärräumen werden auf einer Höhe von 2,80 m abgehängte Decken montiert, die der Euroklassen-Einstufung / Brandverhalten mindestens A2-s1, d0 gem. ÖNORM EN 13501-Teil 1 entsprechen. Die abgehängten Decken werden mit Gipsbauplatten auf der dafür vorgesehenen Unterkonstruktion ausgeführt. Die Gipsbauplatten werden gespachtelt und gemalt. Im Sanitärbereich werden Feuchtraumplatten verwendet.

Die Mindestanforderungen (ausgenommen Müllraum- B-s1, d0) an das Brandverhalten der Wand und Deckenbeläge bzw. abgehängte Decken ist mit D-d0 gem. ÖNORM EN 13501-1 festgelegt.

a) Gläser

Sämtliche Gläser sind vierseitig gehalten und aus Sicherheitsglas; Fixverglasungen bis 4,00 m ESG innen und außen ESG HST außen und ESG innen.

Parapethöhen sind mindestens 85 cm hoch.

b) Absturzsicherungen

Absturzgefährdete Bereiche werden durch Geländer oder Brüstungen mit einer Höhe von mind. 1,0 m bemessen und auf einen Horizontalstoß von 1,2 KN/m abgesichert.

Geländer und Handläufe werden gem. OIB RL 4 ausgeführt. Parapete sind nirgends niedriger als 85 cm.

B2.1.5 Baulicher Brandschutz

Bei der KL-Halle mit ca. 17.534 m² handelt es sich um einen eingeschossigen Betriebsbau nach der OIB RL 2.1. Aufgrund der automatischen Feuerlöschanlage ergibt sich für das gegenständliche Gebäude die Sicherheitskategorie K4.2.

B2.1.5.1 Schutzabstände

Der Schutzabstand zwischen Kontraktlogistikhalle und Bürogebäude beträgt ca. 8,25 m. Die Außenwand der Kontraktlogistikhalle wird in diesem Bereich als Brandwand ausgeführt. Der Übergang zum Bürogebäude wird mit einer Feuerschutztüre in EI₂ 30-C gem. ÖNORM EN 13501-2 abgeschlossen.

B2.1.5.2 Bauteilanforderung gem Feuerwiderstand und Brandverhalten

Die allgemeinen Anforderungen an den Feuerwiderstand und das Brandverhalten von Bauteilen wird im Kap. B1.1.3 Konstruktion und im Kap B1.1.4 Ausbau befundet.

B2.1.5.3 Hauptbrandabschnitte / Brandabschnitte

Die Halle wird in 3 Hauptbrandabschnitte unterteilt

Brandabschnitt	Funktion / Größe
BA 01	Halle 1 / 5.616 m ²
BA 02	Halle 2 / 6.350 m ²
BA 03	Halle 3 / 5.568 m ²

Die Brandabschnittsgrößen im Untergeschoss sind entsprechend OIB RL 2.1 geringer als 1200 m² beplant.

Die Brandwände entsprechen der Feuerwiderstandsdauer REI 90 bzw. EI 90 (gem. ÖNORM EN 13501-Teil 2) aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 (gem. ÖNORM EN 13501-Teil 1). Im Bereich der Lagerung entsprechen die Brandwände REI 90-M bzw. EI 90-M. Brandwände werden nicht über das Dach geführt, sondern es werden beidseitig der Brandwände Dachstreifen mit einer Breite von mindestens 1 m Breite in der Klassifikation EI 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2 aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 (gem. ÖNORM EN 13501-Teil 1) hergestellt.

Brandabschnitte werden mit brandabschnittsbildenden Bauteilen umschlossen. Brandabschnittsbildende Wände und Decken entsprechen der Euroklasse des Brandverhaltens A2 in der Klassifikation EI 90 bzw. REI 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2.

Die Verhinderung des horizontalen Brandüberschlages wird ein Außenwandstreifen in der Klassifikation REI 90 bzw. EI 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2 aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

Die Öffnungen in den Bandwänden innerhalb der Halle werden mit EI₂ 90-C Abschlüssen gem. ÖNORM EN 13501-Teil 2 im Brandfall geschlossen.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B2 –Hochbau

Brandabschnitte werden mit brandabschnittsbildenden Bauteilen umschlossen. Brandabschnittsbildende Wände und Decken entsprechen der Euroklasse des Brandverhaltens A2 in der Klassifikation EI 90 bzw. REI 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2. Öffnungen in brandabschnittsbildenden Wänden werden mit EI₂ 30-C gem. ÖNORM EN 13501-Teil 2 Abschlüssen geschlossen.

Abschlüsse, die betrieblich offen gehalten werden müssen, sind entweder über die automatische Brandmeldeanlage angesteuert oder mit Feststellungsanlagen gemäß TRVB B 148 ausgestattet, die im Brandfall ein selbstständiges Schließen der Öffnung bewirken.

Sämtliche Leitungs-, Rohr- und Kabeldurchführungen durch Brandwände werden mit geprüften Systemen der Qualifikation der Brandwand entsprechend abgeschottet.

Die brandschutztechnischen Anforderungen bei Leitungen und deren Durchführungen sowie auch Haustechnikschachtkonstruktionen werden gemäß der TRVB 110 B umgesetzt.

B2.1.5.4 Anlagentechnische und Abwehrende Brandschutzmaßnahmen

Die Halle wird mit einer BMA im Vollschutz gem. TRVB 123 ausgestattet. Die automatische Alarmweiterleitung an eine Empfangszentrale einer ständig besetzten öffentlichen Alarmannahmestelle (Feuerwehr) wird sichergestellt. Weiteres wird die Halle mit einer Rauchableitung sinngemäß nach der TRVB 125 und einer Sprinkleranlage gem. TRVB 127 mit Schutzzumfang Vollschutz (inkl. Palettenlager) ausgestattet.

Unterirdische Räume werden gem. OIB RL 2 mit Rauchableitungen ausgestattet.

Für die Fluchtwege wird eine Fluchtweg-Orientierungsbeleuchtung gemäß TRVB E 102 in Verbindung mit der ÖVE / ÖNORM EN 1838 vorgesehen. Die verwendeten Piktogramme der Sicherheits- und der Fluchtweg-Orientierungsbeleuchtungskörper entsprechen der Kennzeichnungsverordnung bzw. der ÖNORM EN ISO 7010. Die Fluchtweg-Orientierungsbeleuchtung der Rettungswege erfolgt derart, dass ein sicheres Verlassen des Gebäudes gegeben ist.

In der KL Halle werden als erste Löschhilfe tragbare Feuerlöscher bereitgestellt und gemäß Kennzeichnungs-VO gekennzeichnet. Die Anzahl erfolgt gemäß TRVB 124 F. Weiteres wird die Halle mit einer erweiterten Löschhilfe gem. TRVB 128 ausgerüstet.

Das Gebäude wird mit einer Blitzschutzanlage gemäß ÖVE/ÖNORM EN 62305-3 ausgestattet.

B2.1.5.5 Fluchtwege

Im Bereich der Halle werden die Fluchtweglängen bis ins Freie auf 70 m verlängert. Dies ist möglich, da eine Brandfrüherkennung durch eine BMA im Vollschutz inkl. brandfallgesteuerte Alarmierung vorhanden ist und die Raumhöhe mehr als 10 Meter beträgt bzw. ein weiterer möglichst entgegengesetzter Ausgang zur Verfügung steht.

Die baulichen Maßnahmen entsprechen den Bestimmungen der OIB RL. 2.1 für verlängerte Fluchtwege.

Der Fluchtweg aus den unterirdischen Technikräumen entspricht §17ff AStV. Innerhalb von 40 m erreicht man das Freie. Beim Kollektor erreicht man innerhalb von 40 m den gesicherten Fluchtbereich gem. §21 AStV.

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

Die Fluchtwegsbreiten der Stiegen und Notausgänge sind in der Baubeschreibung nachgewiesen. Berechnet wurde die max. erforderliche Breite bei der höchst möglich gleichzeitig anwesenden Personenanzahl, die auf den Fluchtweg bzw. Notausgang angewiesen sind.

B2.1.6 Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung

Aufgrund des Tätigkeitsbereiches ist eine Ausgestaltung der KL-Halle nicht erforderlich.

B2.2 Bürogebäude

B2.2.1 Allgemeines

Im Norden der Halle ist ein zweigeschossiger Bürobau situiert. Dieser Verwaltungsbau beherbergt neben den Büros auch die sozialen Nebenräume der Mitarbeiter.

B2.2.2 Funktion und Erschließung

Das Bürogebäude weist eine Gesamtabmessung von ca. 20 x 46 m auf. Die Erschließung des Bürogebäudes erfolgt über einen im Norden zentral angeordneten Zugangsbereich und einem zentralen Stiegenhaus, welches das Kollektorgeschoß mit dem 1 OG verbindet. Barrierefrei erreicht man das Gebäude über eine Rampe auf der Rückseite des Bürobaus, mit dem angeschlossenen Stiegenhaus mit Aufzug. Zusätzlich ist das Bürogebäude mit einer internen Verbindungsbrücke mit der Halle verbunden.

B2.2.3 Konstruktion – Allgemeine Ausführung

Alle tragenden Elemente (Decken, Wände, Stützen) werden in Stahlbeton errichtet. Die tragende Konstruktion ist eine Flachdecke auf Stützen in der Fassadenebene, die horizontale Aussteifung ist durch einen Liftschacht in der Mitte der Gebäude gegeben. Die Fundierung der Gebäude erfolgt durch senkrecht gestellte Duktülpfähle.

Unterirdisch tragende Bauteile wie Wände, Decken und Stützen entsprechen der Feuerwiderstandsklasse R 90 bzw. REI 90 gem. ÖNORM EN 13501-2 und werden aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 gem. ÖNORM EN 13501-1 ausgeführt.

Oberirdisch tragende Bauteile im Erdgeschoß werden mit mindestens einer Feuerwiderstandsklasse R 60 gem. ÖNORM EN 13501-2 und im 1. Obergeschoß mit mindestens einer Feuerwiderstandsklasse R 30 gem. ÖNORM EN 13501-2 konzipiert.

Die Decken innerhalb der Betriebseinheit entsprechen mindestens einer Feuerwiderstandsklasse R 30 gem. ÖNORM EN 13501-2. Die Trenndecke über dem obersten Geschoß entspricht mindestens einer Feuerwiderstandsklasse REI 30 gem. ÖNORM EN 13501-2.

B2.2.3.1 Decken

Die Decke zwischen Untergeschoß und Erdgeschoß wird als brandabschnittsbildende Decke in der Feuerwiderstandsklasse REI 90 gem. ÖNORM EN 13501-2 und A2 gem. ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

Die Decke zwischen Erdgeschoß und Obergeschoß wird in R 60 gem. ÖNORM EN 13501-2 errichtet.

B2.2.3.2 Leichtbauwände

Sämtliche Ausbaukonstruktionen in Leichtbauweise – Wand und Deckenbekleidungen – aus Gipskarton auf Metallunterkonstruktion sind in der Euroklasse des Brandverhaltens A2-s1 , d0 gemäß ÖNORM EN 13501-Teil 1 hergestellt.

B2.2.3.3 Fassade

Die Außenwände des Bürogebäudes erhalten ein Wärmedämmverbundsystem mit der Anforderung an das Brandverhalten D gemäß ÖNORM EN 13501-Teil mit Fensterbändern

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B2 –Hochbau

aus Aluminiumprofilen mit Isolierverglasung. Die Verglasungen sind entsprechend ÖNORM B 3716 ausgeführt. Alle Fensterelemente erhalten Aluminium-Außenfensterbänke. Als Sonnenschutz werden äußere Raffstore-Sonnenschutzanlagen aus Aluminiumlamellen und Seitenführungsprofilen ausgeführt. Die Raffstores werden elektromotorisch betätigt. Pfosten-Riegel-Konstruktionen bestehen aus Metallprofilen mit Alu-Deckschalen und Isolierverglasung. Im Bereich mit Absturzsicherung (z.B. Verbindungsgang) wird das Glas gem. ÖNORM B 3716- 3 „Vertikale Verglasung mit absturzsichernder Funktion“ bemessen. Die Fassade wird mit mobilen selbstfahrenden Hubsteigergeräten der Wartung und Reinigung unterzogen.

B2.2.3.4 Dach

Das Dach des Bürogebäudes besteht aus einem Flachdachaufbau (Umkehrdach), der auf einer Stahlbetondecke aufgebracht wird. Die Stahlbetondecke erfüllt mindestens die Feuerwiderstandsklasse R 30 gem. ÖNORM EN 13501-2 und besteht aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens von A2 gem. ÖNORM EN 13501-1.

Die Wärmedämmung (20 cm) des Dachaufbaus wird in der Euroklasse des Brandverhaltens E gemäß ÖNORM EN 13501-1 realisiert. Die Dampfsperre und Abdichtung des Dachaufbaus wird in der Euroklasse des Brandverhaltens E gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt. Das Dach wird mit einer Kiesschüttung von 8 cm eingedeckt, um die Abdichtung zu schützen.

Das Brandverhalten der Dacheindeckung entspricht somit der Euroklasse B_{roof} (t1) gemäß ÖNORM EN13501-5

Eine innenliegende Entwässerung mit Unterdrucksystem wird vorgesehen.

B2.2.3.5 Innen liegendes Stiegenhaus gem. Tab. 2a der OIB RI 2

Die umschließenden Stiegenhauswände sind aus Stahlbeton mit Spachtelung in der Feuerwiderstandsklasse REI 90 gem. ÖNORM EN 13501-2 und aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens A2 gem. ÖNORM EN 13501-1 ausgeführt. Die Mindestanforderung gem. OIB RL 2 Tab. 2a für die GK 3 an die Stiegenhauswände in den oberirdischen Geschoßen wäre REI 60 und EI 60 gem. ÖNORM EN 13501-2. Die Stiege selbst wird in Stahlbeton mind. in R 60 gem. ÖNORM EN 13501-2 hergestellt. Türen in Wände der Stiegenhäuser werden mit EI₂ 30-C Feuerschutztüren gem. ÖNORM EN 13501-2 geschlossen.

Die Wand- Boden- und Deckenbeläge im Stiegenhaus werden aus nicht brennbaren Materialien hergestellt. Die Mindestanforderung ist C_{f1}-s1 gem. ÖNORM EN 13501-1 für den Bodenbelag, und für die Decken und Wandbeläge C-s1, d0 gem. ÖNORM EN 13501-1.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B2 –Hochbau

Das Stiegenhaus wird mit einem Rauchabzug gem. TRVB 111 ausgerüstet. An der obersten Stelle wird eine Öffnung mit mindestens 1 m² großen freien geometrischen Öffnungsfläche vorgesehen.

B2.2.3.6 Außentreppe / Rampe

Die Außentreppe und Rampe im Freien werden aus Baustoffen der Euroklasse A2 –gemäß ÖNORM 13501-1 hergestellt. An die Konstruktion wird keine Anforderung bzgl. Feuerwiderstandsklasse gestellt. Absturzgefährdete Bereiche werden durch Geländer oder Brüstungen mit einer Höhe von mind. 1,0 m bemessen und auf einen Horizontalstoß von 1,2 KN/m abgesichert. Die Ausgestaltung des Geländers entspricht der OIB RL 4 bzw bei der Rampe der ÖNORM B 1600.

B2.2.4 Ausbau

Die Büroräume haben eine Raumhöhe von 2,80 m, sind ausreichend belichtet und beleuchtet. Die Mindesthöhen durch § 23 AstV und §22 AschG werden eingehalten, da keine erschwerenden Arbeitsbedingungen zu erwarten sind und die Räume unter 500 m² groß sind.

Die ausreichende Belichtung des 1. Obergeschosses des Bürobau wird durch die seitliche Verschwenkung des freien Lichteinfallswinkels von max. 30° erreicht (wurde in der Baubeschreibung nach §6 EBEV mit Statik nachgewiesen).

Alle Arbeitsräume sind möglichst gleichmäßig natürlich durch das umlaufende Fensterband belichtet und die Summe der Lichteintrittsflächen ergeben in Summe mindestens 12 % der Bodenfläche und führen direkt ins Freie (bis zu einem Lichttransmissionsgrad der Verglasung von 0,65).

Der Mindestluftstrom pro Arbeitnehmer in den Büros von 12 m³ ist überall gegeben. Die Sichtverbindung des Arbeitsraumes vom ortsgebundenen Arbeitsplatz und Aufenthaltsraumes von mind. 5 % der Bodenfläche ins Freie wurde ermöglicht.

Die Arbeitsplätze werden gemäß ÖNORM A 8010 und der Bildschirmverordnung gestaltet. Als Blendschutz sind Jalousien geplant.

Für die Be- und Entlüftung der innenliegenden Bereiche, Technikräume sowie Wasch- und Duschräume ist eine mechanische Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung vorgesehen. Die Lüftungsanlagen kommen in Zentralen im UG 1 zur Aufstellung. Die Luftansaugung erfolgt über die Außenwand im Rampenbereich. Die Fortluft wird über Dach ausgeblasen.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B2 –Hochbau

B2.2.4.1 Wand – Decken- und Bodenbeläge

B2.2.4.1.1 Bodenbeläge

Raum/Bereich	Material	mind. Brandverhalten gem. EN 13501-1	mind. Rutschfestigkeit gem. BGR 181
Lager Technik	Estrich versiegelt	C _{fl} -s1	R10
Außenstiegen	Beton	A2 _{fl}	R11
Stiegen innen	Feinsteinzeug	C _{fl} -s1 (tatsächlich A2 _{fl})	R9
Sanitär Garderobe	Keramische Fliesen	C _{fl} -s1 (tatsächlich A2 _{fl})	R10
Teeküche , Gang	Keramische Fliesen	C _{fl} -s1 (tatsächlich A2 _{fl})	R10
Betriebsräume	Kabelboden	C _{fl} -s1	R9
Büro, Besprechung	Teppich, Nadelvlies	C _{fl} -s1	R9
Triebwerksraum	Keramische Fliesen	A2 _{fl}	R10
Müllraum	Keramische Fliesen	B _{fl} -s1(tatsächlich A2 _{fl})	R10

Im Bürobau variieren Bodenbeläge nach Nutzung zwischen Teppichboden auf Doppelboden in den Büros und keramischen Belägen auf Estrich in Sanitärgruppen, Gang und Stiegenhaus. In Technik- und Nebenräumen wird eine Estrichversiegelung geplant. Die Doppelbodenplatten in den Büros sind aus Holzwerkstoffplatten mit dem Brandverhalten D gem. ÖNORM EN 13501-1 vorgesehen.

B2.2.4.1.2 Innenwandverkleidungen / Deckenverkleidung

In den Aufenthaltsräumen sind die Betonwände mit Dispersion gestrichen bzw. dort wo vorhanden, sind die Gipskartonständerwände mit Dispersion gestrichen. In den Nassräumen sind Fliesen angebracht. Die Wandverkleidungen entsprechen der Euroklassen-Einstufung / Brandverhalten mindestens A2-s1, d0 gem. ÖNORM EN 13501-Teil 1.

In den Aufenthaltsräumen und im Gangbereich und in den Sanitärräumen werden auf einer Höhe von 2,80 m abgehängte Decken montiert, die der Euroklassen-Einstufung / Brandverhalten A2-s1, d0 gem. ÖNORM EN 13501-Teil 1 entsprechen. Die abgehängten Decken werden mit Gipsbauplatten auf der dafür vorgesehenen Unterkonstruktion

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B2 –Hochbau

ausgeführt. Die Gipsbauplatten werden gespachtelt und gemalt. Im Sanitärbereich werden Feuchtraumplatten verwendet.

Die Mindestanforderung an Wand- und Deckenbeläge bzw. abgehängte Decken ist mit D, d0 gem. ÖNORM EN 13501-1 festgelegt (ausgenommen Stiegenhaus in C-s1, d0 gem. ÖNORM EN 13501-1 und Müllraum in A2-s1, d0 gem. ÖNORM EN 13501-1)

B2.2.4.1.3 Gläser

Sämtliche Gläser sind vierseitig gehalten und aus Sicherheitsglas ausgeführt; Fixverglasungen bis 4,00 m werden in ESG innen und außen ESG HST ausgeführt. Absturzsicherungen sind mindestens 100 cm hoch. Parapethöhen mindestens 85 cm.

B2.2.4.1.4 Absturzsicherungen

Absturzgefährdete Bereiche werden durch Geländer oder Brüstungen mit einer Höhe von mind. 1,0 m bemessen und auf einen Horizontalstoß von 1,2 KN/m abgesichert. Geländer und Handläufe werden gem. OIB RL 4 barrierefrei ausgeführt. Im Bereich der Rampe wird das Geländer und der Handlauf gem. ÖNORM B 1600 ausgeführt.

B2.2.5 Baulicher Brandschutz

Das Bürogebäude wurde entsprechend der OIB Richtlinien 2 geplant und der Gebäudeklasse 3 zugeordnet.

B2.2.5.1 Brandabschnitte / Rauchabschnitte

Die max. mögliche Brandabschnittsgröße beträgt ca. 1.600 m² gemäß OIB RL 2 für Bürobauten.

Das Gebäude wurde in folgende Brandabschnitte unterteilt:

Brandabschnitt	Funktion / Größe
BA04	Technik und Sozialräume < 800 m ²
BA05	Büro ca. 1.622 m ²
BA06	Stiegenhaus ca. 172 m ²
BA07	Kollektorgang ca. 86 m ²

Brandabschnitte werden durch brandabschnittsbildende Wände oder Decken der Klassifikation EI 90 bzw. REI 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2 aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1 getrennt.

Die in den Plänen eingetragenen Türen und Tore in brandabschnittsbildenden Wänden werden in der Qualifikation EI₂ 30-C gemäß ÖNORM EN 13501-2 ausgeführt.

B2.2.5.2 Rauchableitung aus unterirdischen Räumen

Es werden geeignete Vorkehrungen getroffen, die eine Rauchableitung ins Freie ermöglichen. Dies gilt jedenfalls als erfüllt, wenn bei einer Netto-Grundfläche von nicht mehr als 400 m² Öffnungen ins Freie mit einer geometrischen Fläche von mindestens 0,5 m² oder, wenn bei einer Nettogrundfläche von mehr als 400 m² und nicht mehr als 800 m² Öffnungen ins Freie mit einer geometrischen Fläche von mindestens 1 m² vorhanden sind und die erforderlichen Abschlüsse der Wand- oder Deckenöffnungen mit Mitteln der Feuerwehr geöffnet werden können.

B2.2.5.3 Fluchtwege

Die Fluchtweglängen vom entferntesten Punkt bis zum gesicherten Bereich nach §21 AStV (= Stiegenhaus nach Tab. 2a gem. OIB RL 2) oder ins Freie liegen innerhalb der 40 m.

Sämtliche Türen für die Flucht von ortskundigen Mitarbeitern erhalten Notausgangsbeschläge laut ÖNORM EN 179. Dort wo erforderlich wird bei den Endausgängen ein Panikbeschlag laut ÖNORM EN 1125 montiert.

Die Fluchtwegsbreiten der Stiegen und Notausgänge sind im Technischen Bericht Hochbau nachgewiesen. Berechnet wurde die max. erforderliche Breite bei der höchst möglich gleichzeitig anwesenden Personenanzahl, die auf den Fluchtweg bzw. Notausgang angewiesen sind.

Sofern der Fluchtweg mehr als 3 Geschoße miteinander verbindet wird nur die höchstmögliche zu erwartende, gleichzeitig anwesende Personenanzahl in drei unmittelbar übereinander liegenden Geschoßen herangezogen.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B2 –Hochbau

Für die Fluchtwege wird eine Fluchtweg-Orientierungsbeleuchtung gemäß TRVB E 102 in Verbindung mit der ÖVE / ÖNORM EN 1838 vorgesehen. Die verwendeten Piktogramme der Sicherheits- und der Fluchtweg-Orientierungsbeleuchtungskörper entsprechen der Kennzeichnungsverordnung bzw. der ÖNORM EN ISO 7010. Die Fluchtweg-Orientierungsbeleuchtung der Rettungswege erfolgt derart, dass ein sicheres Verlassen des Gebäudes gegeben ist.

B2.1.6 Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung

Die Arbeitsplätze des Bürogebäudes sind barrierefrei in allen Ebenen durch den Einbau einer behindertengerechten Förderanlage erreichbar. Die Förderanlage ist barrierefrei über eine Rampe erreichbar. Türen in Verbindungsgängen und zu den Arbeitsplätzen sind entsprechend der ÖNORM B 1600 ausgebildet (erforderlicher Anfahrtsbereich, 80 cm Durchgangslichte, etc.).

Das Gebäude ist mit einer barrierefreien Sanitäreinheit gemäß ÖNORM B 1600 ausgestattet. Das Steigungsverhältnis bei den Stiegen entspricht der OIB Richtlinie 4. Geländer und Handläufe werden gem. OIB RL 4 barrierefrei ausgeführt.

Die Handläufe beim behindertengerechten Zugang über die Rampe zum Bürobau sind entsprechend ÖNORM B 1600 in den Höhen 75 cm und 90 cm über Rampenoberkante hergestellt. Als Absturzsicherung ist ein 10 cm hoher Sockel ausgeführt.

Die Evakuierung von Personen, welche in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind, aus dem Obergeschoß erfolgt über die Stiegen. Die Podestbreiten sind so gestaltet, dass sie mit einer Krankentrage begangen werden können.

B2.3 Portierlounge

B2.3.1 Allgemeines

Nach der LKW-Einfahrt folgt eine Welcome-Zone für LKWs.

In der Portierlounge mit einer Abmessung von ca. 6,2 m x 2,2 m sind zwei ständig besetzte Desk-Sharing Arbeitsplätze untergebracht. Die Erschließung auf die vom Terrain um ca. 50 cm abgesetzte FOK der Portierlounge erfolgt über eine außenliegende Gitterroststiege aus Stahl mit 3 Stufen mit einem Steigungsverhältnis von 17/30 cm. Die Portierlounge wird als mobile Stahlkonstruktion mit Wand-, Fußboden- und Dachelementen mit Fenstern und Glastüren im Baukastensystem hergestellt. Die Raumhöhe beträgt gem. AStV 2,50 m.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B2 –Hochbau

Absturzgefährdete Bereiche werden durch Geländer mit einer Höhe von mind. 1,0 m bemessen und auf einen Horizontalstoß von 1,2 KN/m abgesichert.

Da die Bruttogrundfläche des Gebäudes unter 15 m² beträgt, und es von der Verkehrsfläche zur Brandbekämpfung zugänglich ist, werden keine Anforderungen hinsichtlich des Brandschutzes gestellt.

B2.4 ArbeitnehmerInnenschutz

B2.4.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument (SGD)

Das Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument weist die gem. § 2 DOK-VO erforderlichen Inhalte auf. Es wurde auf Basis der Einreichunterlagen erstellt, stimmt mit dem geplanten Projekt überein und wird dem Projektfortschritt entsprechend fortgeführt.

B2.4.2 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 Unterlage muss die zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der ArbeitnehmerInnen bei späteren Arbeiten wie Nutzung, Wartung, Instandhaltung, Umbauarbeiten oder Abbruch erforderlichen Angaben über die Merkmale des Bauwerks (wie Zugänge, Anschlagpunkte, Gerüstverankerungspunkte, Gas-, Wasser- und Stromleitungen) enthalten, die bei späteren Arbeiten (z.B. Umbau, Wartung) zu berücksichtigen sind.

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.

B2.4.3 Explosionsschutzdokument

Das Explosionsschutzdokument ist Teil des Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumentes. Betrachtet wurden im Brandabschnitt 1-3 jeweils drei (3) Batterieladestationen für E-Stapler. Die Brandabschnitte werden natürlich belüftet.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B2 –Hochbau

Als sekundärer Explosionsschutz wurde folgendes festgelegt

- Das Einbringen von trivialen Zündquellen (Rauchen, offenes Licht etc.) während der Ladetätigkeit muss durch Unterweisung der Mitarbeiter und Fremdfirmen verhindert werden.
- Heißarbeiten im Nahbereich während der Ladevorgänge sind nicht zulässig.
- Hinsichtlich der elektrischen Anlagen ist im Besonderen darauf zu achten, dass der Abstand zwischen Ladegeräten und den Explosionsschutzzonen bei allen möglichen Abstellpositionen der Flurförderfahrzeuge ausreichend groß ist.

B3 Brandschutz

Das Fachgebiet „**Brandschutz**“ umfasst die Bereiche baulicher Brandschutz, betriebstechnischer (anlagentechnischer) Brandschutz, betrieblicher (organisatorischer) Brandschutz und Einrichtungen zur Brandbekämpfung und ist eine über mehrere Fachgebiete übergreifende Disziplin.

Die baulichen Brandschutzmaßnahmen werden grundsätzlich durch das Fachgebiet „**Hochbau**“ beurteilt, sofern sie nicht im Zusammenhang mit anlagentechnischen Brandschutzmaßnahmen stehen.

Die Begutachtung Brandschutz behandelt daher im Wesentlichen den anlagentechnischen Brandschutz, wie z.B. Brandmeldeanlage, Rauch- und Wärmeabzugsanlagen, Sprinkleranlagen etc., organisatorische Brandschutzmaßnahmen, wie z.B. Brandschutzbeauftragte, Brandschutzpläne, Brandschutzbuch etc. und Einrichtungen sowie Maßnahmen für die Durchführung eines Feuerwehreinsatzes.

B3.1 KL-Halle

Die Gebäudeabmessungen betragen ca. 380 m x 46,50 m x 14,30 m (L x B x H). Das neue Logistikcenter hat sowohl transportlogistische als auch lagerlogistische Aufgaben zu erfüllen.

In der KL-Halle findet der gesamte Warenumschiag Schiene – Straße – Schiene der Kontraktlogistik statt. Es werden sämtliche Güter und Gefahrgüter mit Ausnahme der Klasse 7 (radioaktive Güter) und der Klasse 1 (explosive Güter) umgeschlagen. Gefahrgüter werden nicht gelagert sondern innerhalb von 24 Stunden umgeschlagen.

Das Gebäude ist in zwei Ebenen unterteilt:

Ebene -1 Kollektorgänge und Technikräume	In diesem unterirdischen Geschoss befinden sich die haustechnischen Anlagen, die Sprinkleranlage sowie Anlagen zur Energieversorgung.
---	---

Ebene 0 Transportlogistik (Gleis- und LKW- Rampenebene)	In dieser Ebene erfolgt der gesamte Warenumschlag. Sie beinhaltet ca. 140 Andocktore für LKW. Der Warenumschlag erfolgt mittels Flurförderfahrzeugen. Es werden sämtliche Güter und Gefahrgüter mit Ausnahme der Klasse 7 (radioaktive Güter) und der Klasse 1 (explosive Güter) umgeschlagen. Gefahrgüter werden nur umgeschlagen aber nicht eingelagert.
---	--

B3.1.1 Gebäudeeinstufung

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um einen Betriebsbau gem. OIB RL 2.1, der auf Grund der projektierten Sprinkleranlage in die Sicherheitskategorie K4.2 einzustufen ist.

B3.1.2 Baulicher Brandschutz

B3.1.2.1 Tragkonstruktion

Die tragenden Bauteile werden aus Stahlbeton in der Feuerwiderstandsklasse R 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2 aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens A1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 errichtet.

B3.1.2.2 Brandabschnitte

B3.1.2.2.1 Brandabschnittsbildung

Im gegenständlichen Objekt werden folgende Bereiche als eigene Brandabschnitte ausgeführt:

Brandabschnitt	Funktion / Größe
BA 01	Halle 1 / 5.616 m ²
BA 02	Halle 2 / 6.350 m ²
BA 03	Halle 3 / 5.568 m ²

B3.1.2.2.2 Anforderungen an Brandabschnitte

Brandabschnitte werden durch Brandwände getrennt. Brandabschnitte werden aus Wänden und Decken der Feuerwiderstandsklasse REI 90 bzw. EI 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2 aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1 gebildet.

In Bereichen in denen mit mechanischer Belastung zu rechnen ist, dies betrifft die Brandwände zur Hallenunterteilung sowie die Außenwände in Richtung Büro bzw. Palettenlager, werden die Wände in der Feuerwiderstandsklasse REI 90-M gemäß ÖNORM EN 13501-2 aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1 ausgeführt.

Brandwände werden nicht über das Dach geführt, sondern es werden beidseitig der Brandwände Dachstreifen mit einer Breite von mindestens 1 m Breite in der Klassifikation EI 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2 hergestellt.

Türen und Tore in brandabschnittsbildenden Wänden werden in der Qualifikation EI₂ 30-C gemäß ÖNORM EN 13501-2 ausgeführt. Die Tore in den Brandwänden zur Hallenunterteilung werden in der Qualifikation EI₂ 90-C gemäß ÖNORM EN 13501-2 ausgeführt.

Jeder Brandabschnitt der Ebene 0 liegt mit mindestens zwei Seiten an einer Außenwand und ist von dort für die Feuerwehr zugänglich.

Um einem horizontalen Brandüberschlag im Bereich der Außenfassade entgegenzuwirken, wird die Außenwand im Bereich der Brandwände in der Feuerwiderstandsklasse REI 90 bzw. EI 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2 aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1 ausgeführt.

B3.1.2.2.3 Feuerschutzabschlüsse mit Feststellanlagen

Werden Feuerschutzabschlüsse aus betrieblichen Gründen offengehalten, so werden die dazu erforderlichen Feststellvorrichtungen gemäß den Bestimmungen der TRVB B 148/1984 derart ausgebildet, dass sie beim Auftreten von Rauch den Selbstschließmechanismus des Abschlusses freigeben. Die Feststelleinrichtungen werden über die Brandmeldeanlage angesteuert.

B3.1.2.3 Dach

Die horizontale Tragkonstruktion des Daches wird als Holzleimbinderkonstruktion in der Feuerwiderstandsklasse R 30 hergestellt.

Die Dacheindeckung entspricht B_{ROOF} (t1) gemäß ÖNORM EN 13501-5. Die Wärmedämmung wird in der Euroklasse des Brandverhaltens A2-s1, d0 gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B3 – Brandschutz

Brennbare Teile des Daches werden nicht über die auskragenden Teile im Bereich der Brandwände geführt; d.h. es wird in diesem Bereich eine Unterbrechung durch nicht brennbare Materialien von mind. 1 m ausgeführt.

B3.1.2.4 Abschottungen

Durchbrüche und Leitungsdurchführungen durch Wände mit festgelegter Feuerwiderstandsklasse werden in derselben Feuerwiderstandsklasse wie die Wand mit geprüften Abschottungen verschlossen.

B3.1.2.5 Installationsschächte

Die Installationsschächte werden gemäß TRVB 110 B ausgeführt.

B3.1.2.6 Boden und Bodenbeläge

Bodenbeläge in der KL-Halle werden in der Euroklasse des Brandverhaltens C_{fl}-s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 ausgeführt.

B3.1.2.7 Wand- und Deckenbeläge

In sämtlichen Bereichen kommen Wand- und Deckenbeläge der Euroklasse mindestens des Brandverhaltens D, d0 gemäß ÖNORM EN 13501-1 zur Verwendung.

B3.1.3 Betriebstechnischer (anlagentechnischer) Brandschutz

B3.1.3.1 Brandmeldeanlage

Es wird eine Brandmeldeanlage im Schutzzumfang Vollschutz gemäß TRVB 123 S vorgesehen. Die Brandmeldeanlage wird an die Brandmeldeauswertezentrale der Feuerwehr der Stadt Wien angeschlossen. Hinsichtlich des Anschlusses an die Brandmeldeauswertezentrale der Feuerwehr der Stadt Wien werden die TRVB S 114 sowie die Anschlussbedingungen der Feuerwehr der Stadt Wien eingehalten.

Die Situierung des Feuerwehrhauptangriffspunktes bzw. mehrere Angriffspunkte werden in der weiteren Planung mit der Feuerwehr der Stadt Wien festgelegt.

B3.1.3.2 Brandfallsteuerungen

Die Brandfallsteuerungen werden gemäß TRVB S 151 ausgeführt.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B3 – Brandschutz

Folgende Brandfallsteuerungen sind vorgesehen:

- Aktivieren der Alarmierungseinrichtung
- Schließen von durch Feststallanlagen offengehaltenen Feuerschutztüren und -toren
- Schließen von Feuerschutzabschlüssen
- Schließen von motorischen Brandschutzklappen
- Schließen von offen stehenden Lüftern, die zum Lüften geöffnet sind
- Schließen der Kanalabsperrschieber
- Abschaltung von Lüftungsanlagen
- Öffnen der Zufahrtsschranken
- Öffnen der Lüfter erfolgt über den Alarmdruckschalter der Sprinkleranlage
- Öffnen der Zugänge, die als Zuluftöffnungen verwendet werden, über den Alarmdruckschalter der Sprinkleranlage

B3.1.3.3 Sprinkleranlage

Das Gebäude wird mit einer Sprinkleranlage im Schutzzumfang Vollschutz nach TRVB 127 S ausgerüstet. Es werden alle Brandabschnitte und das Palettenlager im Freien mit Ausnahme der zulässigen Ausnahmen gemäß TRVB 127 S gesprinklert.

Die Einstufung der Brandgefahrenklassen und Lagerkategorien in den verschiedenen Bereichen erfolgt grundsätzlich gemäß TRVB 127 S und wird in einer gesonderten Sprinklerplanung detailliert fortgeführt.

Für die Feuerwehr wird eine Noteinspeisestelle vorgesehen.

Die Auslösung der Sprinkleranlage wird automatisch an die Brandmeldeauswertzentrale der Feuerwehr der Stadt Wien weitergeleitet.

B3.1.3.4 Entrauchungsanlagen

Zur Entrauchung der KL-Halle wird eine Rauch- und Wärmeabzugsanlage (RWA) zur Erfüllung des Schutzzieles „Unterstützung eines Feuerwehreinsatzes“ nach der TRVB 125 S ausgeführt. Es kommen natürliche Rauchableitungsanlagen (RAA) gemäß TRVB 125 S (Ausgabe 2015) Anhang 8 zur Verwendung. Die RAA werden mit 1% der Grundfläche dimensioniert. In jedem Deckenfeld wird zumindest ein NRWG (natürliches Rauch- und Wärmeabzugsgerät) angeordnet.

Die Auslösung erfolgt im Brandfall automatisch, angesteuert durch die Sprinkleranlage und kann zusätzlich beim Feuerwehrhauptangriffspunkt manuell gesteuert werden.

Die NRWG sind mit einer thermischen Einzelauslösung mit einer Auslösetemperatur > 141°C und einem RTI Wert > 80 versehen.

Zum Lüften geöffnete NRWG werden über die BMA zunächst geschlossen.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B3 – Brandschutz

Zusätzlich werden Zuluftöffnungen durch über die Sprinkleranlage automatisch angesteuerte Zugänge bzw. Wandöffnungen hergestellt.

Für die RWA werden eigene Detailkonzepte erstellt.

B3.1.3.5 Kennzeichnung und Beleuchtung der Fluchtwege

Das Gebäude wird mit einer Fluchtwegorientierungsbeleuchtung gemäß TRVB E 102 ausgerüstet.

Sämtlich Fluchtwege und Ausgänge werden gemäß Kennzeichnungsverordnung in dauerhafter Form gekennzeichnet.

Das Gebäude wird mit einer Sicherheitsbeleuchtung gemäß EN 1838 ausgerüstet.

B3.1.4 Betriebstechnischer (organisatorischer) Brandschutz

B3.1.4.1 Brandschutzpläne

Es werden Brandschutzpläne gemäß der TRVB 121 O erstellt. Diese werden vom Planbüro der Magistratsabteilung 68 - Feuerwehr der Stadt Wien vidiert und in einem Plankasten beim Feuerwehrhauptzugang aufgelegt sowie der Feuerwehr der Stadt Wien übergeben.

B3.1.4.2 Brandschutzbeauftragter

Die Maßnahmen des organisatorischen Brandschutzes werden von unterwiesenen Personen im Brandschutzwesen wahrgenommen, welche über entsprechende Ausbildungen von Brandschutzbeauftragten gemäß TRVB 117 O verfügen.

Von diesen werden in ihrem Zuständigkeitsbereich regelmäßig Brandschutz-Eigenkontrollen durchgeführt.

B3.1.4.3 Brandschutzunterweisung

Das Personal wird bezüglich der Brandschutzmaßnahmen, des Verhaltens im Brandfall, der Löscheinrichtungen und im Umgang mit den Löschgeräten geschult.

B3.1.4.4 Betrieb der brandschutztechnischen Einrichtungen

Die brandschutztechnischen Einrichtungen (Brandmeldeanlage, Brandfallsteuerungen, Sprinkleranlage, Entrauchungsanlage, Nasssteigleitung etc.) werden gemäß den einschlägigen Richtlinien betrieben (Eigenkontrolle) und gemäß der Herstellerangabe gewartet.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B3 – Brandschutz

Die Anlagen werden einer Abnahmeprüfung und regelmäßigen Revisionen durch eine hierfür akkreditierte Inspektionsstelle unterzogen.

B3.1.5 Einrichtungen zur Brandbekämpfung

B3.1.5.1 Erste und erweiterte Löschhilfe

Die Ausstattung des Gebäudes erfolgt mit Mitteln der ersten Löschhilfe (tragbare Feuerlöscher (TFL)) gemäß TRVB 124 F.

Zusätzlich werden Wandhydranten in der Ausführung 2b gemäß TRVB 128 S im Bereich der Zugänge situiert. Die Anspeisung erfolgt über die Sprinkleranlage.

Da mit einer Schlauchlänge von 30 m die Brandabschnitte der KL-Halle nicht lückenlos abgedeckt werden, wird die Anzahl der gemäß TRVB 124 F ermittelten TFL erhöht.

Die TFL entsprechen der ÖNORM EN 3. Sie werden längstens alle zwei Jahre gemäß ÖNORM F 1053 überprüft und offensichtlich fehlerhafte Löschgeräte werden ausgetauscht.

In Bereichen mit besonderer Nutzung werden für die jeweils dort vorhandenen Brandklassen geeignete TFL gemäß TRVB 124 F bereitgehalten.

In allgemein zugänglichen Bereichen werden nur tragbare Feuerlöscher, deren Löschmittel während der Brandbekämpfung zu keiner Sichtbehinderung führen, verwendet.

B3.1.5.2 Löschwasserversorgung / Löschwasserbedarf

Die Löschwasserversorgung wird gemäß TRVB F 137 festgelegt.

Für die Berechnung wird der größte Brandabschnitt mit 6.350 m² herangezogen. Auf Grund der vorhandenen Sprinkleranlage wird der Berechnung eine rechnerische Brandfläche von 750 m² zu Grunde gelegt. Für die Halle wurde als Annahme die Nutzung div. Waren + Kunststoff + Metall, lfd. Nr. 1+244+288 gemäß TRVB F 137 mit einer spezifischen Löschwasserrate von 1,8 l/m²min. angenommen. Somit ergibt sich der erforderliche Löschwasserbedarf bei einer rechnerischen Brandfläche von 750 m² und einer Lagerhöhe von 9,90 m zu 3.589 l/min.

Auf dem Betriebsareal wird eine Ringleitung mit Überflurhydranten ausgeführt. Die Löschwasserversorgung wird durch die Hydranten im Bereich der KL-Halle gewährleistet.

Ein Nachweis der Löschwasserversorgung wird im Zuge der Detailplanung erstellt und wird spätestens bis zur Betriebsbewilligung vorgelegt.

B3.1.5.3 Löschwasserrückhaltung

Das Löschwasser der Sprinkleranlage und das Löschwasser durch den Feuerwehreinsatz werden im betriebseigenen Kanalnetz rückgehalten. Der Kanalabsperrschieber wird dazu brandfallgesteuert (Mehrmelderkriterium) geschlossen.

Die Ermittlung des erforderlichen Volumens für die Löschwasserrückhaltung wurde nach der VdS 2557 durchgeführt. Bei einer Nutzung div. Waren + Kunststoff + Metall, lfd. Nr. 1+244+288 gemäß TRVB A 126 mit einer spezifischen Brandlast von 500 MJ/m² ergibt sich ein Löschwasserrückhaltevolumen von ca. 400 m³.

Für die Bemessung des gesamten Auffangraumes wird angenommen, dass 30% der gelagerten flüssigen und zugleich wassergefährdenden Stoffe aufgefangen werden müssen. Im gegenständlichen Fall sind das ca. 140 m³.

Somit beträgt der gesamte erforderliche Auffangraum ca. 540 m³.

B3.2 Bürogebäude

Die Gebäudeabmessungen betragen ca. 46 m x 20 m x 9 m (L x B x H). Der Baukörper ist zweigeschossig und unterkellert. Das Erdgeschoss und das Obergeschoss weisen gemeinsam eine Gesamtbruttogeschossfläche von 1.726 m² auf. Das Fluchtniveau aus dem Obergeschoss beträgt 4,72 m.

Im Bürogebäude befinden sich Büroräume, verschiedene Aufenthaltsräume, Umkleidung Sanitärbereiche sowie Lager- und Technikräume.

B3.2.1 Gebäudeeinstufung

Das Gebäude wird nach OIB 2 in die Gebäudeklasse 3 eingestuft.

B3.2.2 Baulicher Brandschutz

B3.2.2.1 Tragkonstruktion

Die tragenden Konstruktionen (Wände, Decken, Stützen etc.) werden in der Feuerwiderstandsklasse REI 90 bzw. R 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2 aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt. Abweichend davon beträgt die Feuerwiderstandsklasse im Erdgeschoss mindestens R 60 und im Obergeschoss mindestens R 30.

B3.2.2.2 Brandabschnitte

B3.2.2.2.1 Brandabschnittsbildung

Im gegenständlichen Objekt werden folgende Bereiche als eigene Brandabschnitte ausgeführt:

BA 04	Technik- und Sozialräume im UG, unterteilt in weitere Brandabschnitte, zum Teil unterhalb der angrenzenden KL-Halle
BA 05	Bürobereich, EG und OG
BA 06	Stiegenhaus
BA 07	Kollektorgang

B3.2.2.2.2 Anforderungen an brandabschnittsbildende Bauteile

Sämtliche in den Plänen eingetragenen Brandabschnitte werden mit Wänden und Decken der Feuerwiderstandsklasse REI 90 bzw. EI 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2 aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1 umschlossen.

Die in den Plänen eingetragenen Türen und Tore in brandabschnittsbildenden Wänden werden in der Qualifikation EI₂ 30-C gemäß ÖNORM EN 13501-2 ausgeführt.

B3.2.2.3 Dach

Die Decke über dem Obergeschoss erfüllt die Feuerwiderstandsklasse R 30. Die Dacheindeckung entspricht B_{ROOF} (t1) gemäß ÖNORM EN 13501-5.

B3.2.2.4 Stiegenhaus

Die Treppenläufe des Stiegenhauses werden in der Feuerwiderstandsklasse R 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2 aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1 ausgeführt.

Die Wände des Stiegenhauses werden unterirdisch in der Feuerwiderstandsklasse REI 90 (tragende Wände) bzw. EI 90 und oberirdisch in der Feuerwiderstandsklasse REI 60 bzw. EI 60 gemäß ÖNORM EN 13501-2 ausgebildet. Darin befindliche Türen werden in der Qualifikation EI₂ 30-C gemäß ÖNORM EN 13501-2 ausgeführt.

Das Stiegenhaus wird mit einer natürlichen Rauchabzugsanlage gemäß TRVB S 111 ausgestattet.

B3.2.2.5 Abschottungen

Beim Durchtritt von Leitungen durch brandabschnittsbildende Bauteile erfolgt eine Abschottung in EI 90 mit hierzu geeigneten und geprüften Systemen.

B3.2.2.6 Installationsschächte

Die Installationsschächte werden gemäß TRVB 110 B ausgeführt.

B3.2.2.7 Bodenbeläge

Bodenbeläge im Bürogebäude werden in der Euroklasse des Brandverhaltens C_{fl}-s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 ausgeführt.

Im Abfallraum werden keramische Fliesen verlegt. Der Bodenbelag des Heizraumes entspricht dem Brandverhalten von A2_{fl} gemäß ÖNORM EN 13501-1.

B3.2.2.8 Wand- und Deckenbeläge

Wand- und Deckenbeläge im Stiegenhaus werden in der Euroklasse des Brandverhaltens C-s1, d0 gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

Im Abfallraum und im Heizraum werden die Wand- und Deckenbeläge in der Euroklasse des Brandverhaltens A2-s1, d0 gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

In sämtlichen anderen Bereichen kommen Wand- und Deckenbeläge der Euroklasse mindestens des Brandverhaltens C-s1, d0 gemäß ÖNORM EN 13501-1 zur Verwendung.

B3.2.3 Betriebstechnischer (anlagentechnischer) Brandschutz

B3.2.3.1 Rauchabzug - Stiegenhaus

In den Stiegenhäusern wird eine Abluftöffnung an oberster Stelle in der Decke oder den Wänden mit einer geometrischen Öffnungsfläche von mind. 1,0 m² eingebaut. Die Ausführung erfolgt gemäß TRVB S 111.

Die Auslösung für diese Entrauchungseinrichtung erfolgt im Brandfall automatisch, angesteuert durch ein rauchempfindliches Element an oberster Stelle des Stiegenhauses. Im Stiegenhaus werden im Ausgangsgeschoss und im OG zusätzlich manuelle Auslösevorrichtungen angebracht und gemäß ÖNORM F 2030 beschildert.

B3.2.3.2 Rauchabzug - UG

Das UG verfügt über einen Rauchabzug in Form einer Öffnung über einen Schacht ins Freie. Die Öffnungsfläche beträgt ca. 1,0 m².

Des Weiteren wird eine Öffnungsfläche im Garderobenbereich realisiert.

B3.2.3.3 Kennzeichnung und Beleuchtung der Fluchtwege

Das Gebäude wird mit einer Fluchtwegorientierungsbeleuchtung gemäß TRVB E 102 ausgerüstet.

Sämtlich Fluchtwege und Ausgänge werden gemäß Kennzeichnungsverordnung in dauerhafter Form gekennzeichnet.

Das Gebäude wird mit einer Sicherheitsbeleuchtung gemäß EN 1838 ausgerüstet.

B3.2.4 Betrieblicher (organisatorischer) Brandschutz

B3.2.4.1 Brandschutzpläne

Es werden Brandschutzpläne gemäß der TRVB 121 O erstellt. Diese werden vom Planbüro der Magistratsabteilung 68 - Feuerwehr der Stadt Wien vidiert und beim Feuerwehrhauptzugang aufgelegt sowie der Feuerwehr der Stadt Wien übergeben.

B3.2.4.2 Brandschutzbeauftragter

Die Maßnahmen des organisatorischen Brandschutzes werden von unterwiesenen Personen im Brandschutzwesen wahrgenommen, welche über entsprechende Ausbildungen von Brandschutzbeauftragten gemäß TRVB 117 O verfügen.

Von diesen werden in ihrem Zuständigkeitsbereich regelmäßig Brandschutz-Eigenkontrollen durchgeführt.

B3.2.4.3 Brandschutzunterweisung

Das Personal wird bezüglich der Brandschutzmaßnahmen, des Verhaltens im Brandfall, der Löscheinrichtungen und im Umgang mit den Löschgeräten geschult.

B3.2.4.4 Betrieb der brandschutztechnischen Einrichtungen

Die brandschutztechnischen Einrichtungen (Entrauchungsanlage) wird gemäß den einschlägigen Richtlinien betrieben (Eigenkontrolle) und gemäß der Herstellerangabe gewartet.

Die Anlage wird einer Abnahmeprüfung durch einen befugten Fachkundigen unterzogen.

B3.2.5 Einrichtungen zur Brandbekämpfung

B3.2.5.1 Erste Löschhilfe

Die Ausstattung des Gebäudes erfolgt mit Mitteln der ersten Löschhilfe (tragbare Feuerlöscher (TFL)) gemäß TRVB 124 F.

Die TFL entsprechen der ÖNORM EN 3. Sie werden längstens alle zwei Jahre gemäß ÖNORM F 1053 überprüft und offensichtlich fehlerhafte Löschgeräte werden ausgetauscht.

In allgemein zugänglichen Bereichen werden nur tragbare Feuerlöscher, deren Löschmittel während der Brandbekämpfung zu keiner Sichtbehinderung führen, verwendet.

B3.2.5.2 Löschwasserversorgung / Löschwasserbedarf

Die Löschwasserversorgung wird gemäß TRVB F 137 festgelegt.

Der erforderliche Löschwasserbedarf wird über die angrenzende KL-Halle ermittelt.

Auf dem Betriebsareal wird eine Ringleitung mit Überflurhydranten ausgeführt. Die Löschwasserversorgung wird durch die Hydranten im Bereich des Bürogebäudes gewährleistet.

B3.3 Flucht- und Rettungswege

Die Fluchtwegsituation und die Ausführung der Flucht- und Rettungswege werden vom Fachgebiet „**Hochbau**“ behandelt.

B3.4 ArbeitnehmerInnenschutz

Da es sich beim Brandschutz um eine fachübergreifende Disziplin handelt, sind brandschutztechnische Einrichtungen hinsichtlich des ArbeitnehmerInnenschutzes i.a. durch das Fachgebiet „**Hochbau**“ abgedeckt.

B3.4.1 Prüfung der Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften

Die Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes und insbesondere der Arbeitsstättenverordnung sind hinsichtlich des Fachgebietes „**Brandschutz**“ grundsätzlich eingehalten.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B3 – Brandschutz

Als Erste Löschhilfe sind tragbare Feuerlöscher sowie Wandhydranten geplant.

Die Maßnahmen des organisatorischen Brandschutzes werden von unterwiesenen Personen wahrgenommen, welche über entsprechende Qualifikationen sinngemäß eines Brandschutzbeauftragten verfügen.

B3.4.2 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument liegt vor. Das Dokument ist in sich schlüssig und entspricht in seinem Detaillierungsgrad der Planungstiefe des Einreichprojektes.

B3.4.3 Unterlage für spätere Arbeiten

Eine Unterlage für spätere Arbeiten liegt vor. Das Dokument ist in sich schlüssig und entspricht in seinem Detaillierungsgrad der Planungstiefe des Einreichprojektes.

B4 Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz

B4.1 Grenzwerte der Trassierung

Die Gleise weisen im gegenständlichen Projektabschnitt folgende Trassierungsparameter auf:

Gleis	km		V _{MAX} [km/h]	D _{MAX} [mm]	I _{MAX} [mm]	Rh _{MIN} [m]	θ _{MAX} [‰]	Rv _{MIN} [m]
	von	bis						
479	0+000.00	0+511.349	40	0	94,4	200	2,000	-10000
381	0+000.00	0+280.463	10	0	6,2	190	2,006	-10000
379	0+000.00	0+395.860	5	0	1,6	190	0,000	Keine

Tabelle B4.1 - Grenzwerte der Trassierung

B4.2 Gleisabstände

Die Abstände zu benachbarten Gleise sind mit mindestens 5,50 m gegeben.

B4.3 Lichtraumprofil

Sämtliche Gleise werden auf das Lichtraumprofil LPR 1 ausgelegt. Aus der Entwurfsplanung sind keine Situationen zu ermitteln, bei denen der Abstand von Einbauten zum Lichtraumprofil LPR 1 kleiner als 50 mm beträgt.

Für die Gleise 479, 381 und 379 ist keine Oberleitung vorgesehen.

Der Betrieb erfolgt mittels Dieseltraktion.

B4.4 Oberbau – Gleise

Für die Gleise 479, 381 und 379 sind 49E1 Schienen auf Holzschwellen vorgesehen. Die Schotterbettstärke der Gleise 479 und 381 beträgt 35 cm. Für das Ladegleis 379 ist ein Mattengleis mit Spurrille gem. ÖBB-Regelzeichnung 2768/1 vorgesehen.

B4.5 Oberbau – Weichen

Die Weichen werden generell auf Holzschwellen hergestellt. Die Schotterbettstärke beträgt 35 cm. Es kommen folgende Weichentypen zur Anwendung:

Weichen Nr.	Weichentyp	Stammgleis	Zweiggleis
141	EW 49 E1 - 190-1:7	381	379
143	EW 49 E1 - 190-1:7	481	479

Tabelle - Weichentypen

B4.6 Gleisabschlüsse

Als Gleisabschluss der Gleise 379 und 381 sind Prellböcke vorgesehen. Die Bemessung der Gleisabschlüsse wurde auf Basis des Regelwerkes RVE 05.05.31 „Gleisabschlüsse“ erstellt. Als maßgebliche Parameter liegen das Zugsgewicht (400 t für Gl. 379 und 80 t für Gleis 381), die Geschwindigkeit (jeweils 5 km/h) sowie ein Sicherheitsfaktor (jeweils 1,2) zugrunde. Dementsprechend ergibt sich eine resultierende Bremsarbeit von 480 kJ für Gleis 378 und 96 kJ für Gleis 381. Auf Basis der Eingangsparameter wurde für Gleis 379 ein noch zu bemessender Festprellbock und für Gleis 381 ein Gleisbremsprellbock mit einer maximal zu leistenden Bremsarbeit von 1800 kJ gewählt. Die verlorene Gleislänge für den Gleisprellbock ergibt sich mit 5,40 m.

B4.7 Laderampe

Neben Gleis 379 wird von km 01+80 bis 0,3+97 eine Laderampe errichtet. Die Kante der Laderampe liegt in einem Abstand von 1,70 m von der Gleisachse und 1,20 m über der Schienenoberkante. In diesem Bereich befindet sich das Gleis durchwegs in einer Geraden. Die Neigung beträgt 0,000 ‰.

B4.8 Eisenbahnkreuzungen

Auf Gleis 479 bei km 0.4+07 sowie auf Gleis 379 bei km 7.0+57 werden Eisenbahnkreuzungen errichtet. Sie dienen der Erreichbarkeit der Erweiterungsfläche für

Containerlagerungen, als auch der internen Erschließungssystem rund um die KL-Halle. Die Eisenbahnkreuzungen sind nicht Gegenstand der Einreichung.

B4.9 Bedienungsräume (Verschieberbahnsteige)

Bedienräume befinden sich in einem Abstand von 1,50 m von der Gleisachse und weisen eine Breite von 1,00 m auf. Bogenzuschläge werden entsprechend berücksichtigt. Bedienräume werden aus 10 cm Abfallgemühle auf Höhe der Schwellenoberkante angeordnet. Sie liegen außerhalb der jeweils benachbarten Gleise.

B4.10 Ingenieurbauwerke

Es werden zwei Stützmauern nördlich der Halle 1 errichtet. Diese stehen nicht im Einflussbereich der Eisenbahnanlagen. Ihre Betrachtung ist somit aus Sicht des Fachgebietes nicht relevant.

B4.11 Außenanlagen 50 Hz

B4.11.1 Allgemeines

Von der 3. Änderungseinreichung sind folgende 50 Hz Außenanlagen betroffen:

- Weichenheizungsanlagen
- Energieversorgung der Außeninstallationen für die Telematik, Leit- und Sicherungstechnik, Fernwirktechnik, Schrankenanlage, Elektranen
- Energieversorgung für die Außenbeleuchtung

B4.11.2 Weichenheizungsanlagen

Für die elektrischen Weichen sind die erforderlichen Weichenheizungen gemäß den Anforderungen des Betriebs eingesetzt. Die Energieversorgung erfolgt über die Bestandsstation, welche der Weiche am nächsten ist.

Die genaue Zuordnung erfolgt erst im Zuge der Detailplanung. Die Stationen sind jedoch mit ausreichend Reservekapazitäten versehen um alle Weichenheizungen versorgen zu

können. Sollten trotzdem Engpässe auftreten ist eine Erhöhung der Kapazitäten über weitere Abgangsfelder möglich.

B4.11.3 Energieversorgung Außeninstallationen

Folgende Außeninstallationen benötigen eine Stromversorgung:

- Telematik
- Leit- und Sicherungstechnik
- Fernwirktechnik
- Schrankenanlage
- Elektranten

Die Energieversorgung der Außenanlagen erfolgt über die Bestandsstation, welche der Außenanlage am nächsten ist.

Die genaue Zuordnung erfolgt erst im Zuge der Detailplanung. Die Stationen sind jedoch mit ausreichend Reservekapazitäten versehen um alle Weichenheizungen versorgen zu können. Sollten trotzdem Engpässe auftreten ist eine Erhöhung der Kapazitäten über weitere Abgangsfelder möglich.

B4.11.4 Energieversorgung Beleuchtung

Die Energieversorgung der Beleuchtungsanlagen erfolgt über die Bestandsstation, welche der Außenanlage am nächsten ist.

Die genaue Zuordnung erfolgt erst im Zuge der Detailplanung. Die Stationen sind jedoch mit ausreichend Reservekapazitäten versehen um alle Weichenheizungen versorgen zu können. Sollten trotzdem Engpässe auftreten ist eine Erhöhung der Kapazitäten über weitere Abgangsfelder möglich.

Folgende Beleuchtungsstärken sind vorgesehen:

- Gleisfeld-Weichenbereich mit zeitweiligem Betrieb 10 lx (Gleichmäßigkeit 1:4)
- LKW-PKW Parkflächen 20 lx (Gleichmäßigkeit 1:4)
- LKW-PKW Fahrstraßen 20 lx (Gleichmäßigkeit 1:2,5)
- Leercontainerumschlag 30 lx (Gleichmäßigkeit 1:2,5)

B4.12 ArbeitnehmerInnenschutz

B4.12.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Bei der Erstellung des Dokumentes, auf Basis der Einreichunterlagen, wurden Sicherheitsfachkräfte und Arbeitsmediziner der ÖBB hinzugezogen. Dabei wurden die zur Ermittlung der für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer bestehenden Gefahren 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.

B4.12.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Für spätere Arbeiten am Objekt wurde eine Unterlage vorgelegt, welche hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz**“ 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.

B4.12.3 EisbAV

Auf Basis der Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ergibt sich eine Breite des Gefahrenraumes von 2,0 m. Die Sicherheitsräume befinden sich neben jedem Gleis außerhalb des Gefahrenraumes. Sie sind 200 cm hoch und 50 cm breit bzw. 60 cm wenn der Sicherheitsraum auch als Zugang dient. Die Sicherheitsräume verlaufen auf Höhe der Schwellenoberkante. In den Weichenbereichen sind die Sicherheitsräume und Zugänge unterbrochen.

B4.12.4 VOLV

Eine Betrachtung der Verordnung über den Schutz der ArbeitnehmerInnen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen ist für das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz**“ nicht relevant.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisbG
B - Befund
B4 – Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz

B4.12.5 Vexat

Eine Betrachtung der Verordnung über explosionsfähige Atmosphären ist für das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz**“ nicht relevant.

B5 Eisenbahnbetrieb

B5.1 Allgemeines

Als multifunktionales Umschlagterminal und als Schnittstelle für die Verkehrsträger Schiene <> Straße konzipiert, wurde mit der Realisierung des **Terminals Wien Inzersdorf** (eisenbahnbetrieblich als Teil der Betriebsanlage Bahnhof Wien Blumental) hinsichtlich der verkehrspolitischen Ziele – Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene – ein weiterer Schritt gesetzt.

Den projektbezogenen Zielsetzungen entsprechend werden im gegenständlichen Terminal (in den eisenbahnbetrieblichen Unterlagen als „Wien Süd Güterzentrum“ bezeichnet) vielfältige Transport- und Logistikangebote sowie nach den mannigfaltigen Zugprodukten ausgerichtet; diese auch kundenorientiert, dem Stand der Technik vorausgesetzt und den zukünftigen Kapazitäten an Umschlag von Gütern prognostiziert, sichergestellt.

Durch die Errichtung moderner Umschlaganlagen samt Infrastruktureinrichtungen für die Betriebsabwicklung und für die Betriebsführung werden unter anderem auch die Kriterien für eine „Qualitätszugbildung“ gewährleistet.

Im modernen europäischen und hochwertigen Schienengüterverkehr – geprägt von kurzen Beförderungszeiten – werden Wirtschaftszentren in Europa (die Relationen sind durch einheitliche Destinationen definiert) durch „Qualitätszüge“ bedient.

Der **Terminal Wien Inzersdorf** wurde an der VzG- (= Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten) Strecke 10601 Wien Meidling (in Wbf) – Wiener Neustadt Hauptbahnhof (in Nb) im Bereich des Bahnhofes Wien Blumental südlich der Stadtgrenze Wiens (Schnittstelle Pottendorfer Linie und Schnellstraße S1) errichtet und wird sukzessive den Qualitätsgüterverkehr der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland abwickeln, wobei auch die Funktion eines lokalen Fahrerschubknotens übernommen wird.

Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht konnten mit der Inbetriebnahme des gegenständlichen Terminals die bestehenden Bahnhöfe Wien Nordwest, Liesing, Stadlau (inklusive Hirschstetten), Wr. Neustadt und Wien Hütteldorf entlastet werden.

Im Wesentlichen erfolgt einhergehend eine Standortkonzentration der intermodalen Güterverkehrsabwicklung im Raum Wien.

Folgende Projektziele wurden u.a. vor Realisierung des Vorhabens zusammenfassend mit den übergeordneten Rahmenbedingungen (teilweise bereits oben angeführt) dokumentiert:

- Hochrangige Anbindung an Straßen- und Schienennetz
- Standortkonzentration zur Qualitätszugbildung
- Zugbildung für den Qualitätszugverkehr

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EISbG
B - Befund
B5 – Eisenbahnbetrieb

- Vielfältiger Warenumschlag (Container, Einzelwagen bis Ganzzug)
- Übersichtliche Verkehrsführung im Terminal
- Ausreichende Abstell- und Stauflächen
- Niveaufreie Kreuzungen von hochrangigen Verkehrswegen
- Abstimmung mit den benachbarten Bauvorhaben

Entsprechend den Aufgabenstellungen beziehungsweise den Anforderungen an den zukünftigen Terminal sind jene Zielsetzungen definiert, die mit der Errichtung und in weiterer Folge mit dem Betrieb eines derartigen Terminals an diesem Standort verfolgt werden, wobei die Anbindung des Terminals in alle Hauptverkehrsrichtungen und einen raschen Anschluss an das nationale und internationale Schienennetz als wesentliche verkehrstechnische Prämissen gegeben sind.

In einem weiteren Schritt werden mit der gegenständlichen Änderungseinreichung 2017, die folgende Maßnahmen respektive Modifikationen im Vergleich zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderungseinreichung 2012 und zur Änderungseinreichung 2014 beinhaltet:

- Errichtung der KL- (Kontraktlogistik-) Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung
- Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes
- Angepasste Zufahrt und verkehrliche Erschließung
- Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe*
- Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager

jene Voraussetzungen geschaffen, die im Sinne des Warenumschlages „aller Arten“ (z.B. vom Paket, über Container bzw. sonstige Behältnisse bis zum Einzelwagen und Ganzzug) zukünftige Infrastrukturerfordernisse für die Betriebsabwicklung bedingen.

*Beispiel zu den eisenbahnbetrieblichen Anforderungen:

2.2.3 Gleise 379,381, 383 und 479:

*Die Gleise 379, 381 und 479 werden in Abstimmung mit der Errichtung des KL-Bereiches realisiert.
Das Gleis 383 wird je nach zeitlichem Bedarf errichtet (eventuell in Verbindung mit Gleis 479)*

*Auszug aus der Betrieblichen Spezifikation („TWIN Anforderungen, Evaluierung 2015“)

B5.2 Projekt

B5.2.1 Bauprogramm

Die Realisierung des Terminals wurde seit Anbeginn in einem modularen Errichtungskonzept festgelegt.

Neben den bereits umgesetzten Maßnahmen (KLV* 1 – Anlage, Teile der WLV** – Anlage, Betriebs- und Abstellgleise, Allgemeine Ver- und Entsorgungsmaßnahmen) wird in einem weiteren Modul die KL-Halle samt Außenanlagen und eine Lagerfläche für Leercontainer hergestellt.

*KLV = kombinierter Ladungsverkehr
**WLV = Wagenladungsverkehr

Das Bauablaufkonzept bzw. die Bauablaufbeschreibung beinhaltet neben den betrieblichen und technischen Randbedingungen auch eine Dokumentation über einzelne Bauphasen; insgesamt sind 3 Bauphasen definiert.

(Anmerkung: ggf. definierte Inhalte der Bauphasen können sich in der Detailplanung bauphasenübergreifend verschieben)

Beispielhaft angeführt werden Inhalte für die einzelnen Bauphasen:

- **Bauphase 0**
Vorgezogene Maßnahmen nach Angabe ÖBB-Infrastruktur AG: Baustelleneinrichtung, Leitungsbau Entwässerungen, Abtrag „Feldherrenhügel“, Aufschüttungen
- **Bauphase 1 (Errichtung Leercontainerlager)**
Folgende Arbeiten werden z.B. durchgeführt: Baufeldfreimachung, Humusabtrag (Zwischenlagerung im Baufeld), Geländeausgleich innerhalb des Baufeldes, Realisierung der Straßenanlagen, Verkabelungsarbeiten
- **Bauphase 2 (Errichtung KL-Halle und Außenanlagen)**
Folgende Arbeiten werden z.B. durchgeführt: Leitungsbau Entwässerungen, Kabeltrassen, sonstige Ver- und Entsorgungsleitungen, Roh- und Ausbauarbeiten KL-Halle, Errichtung Gleisunterbau und Straßenanlagen, Signal-, Fernmelde- und Elektroarbeiten, Restarbeiten

Der Baubeginn für das Leercontainerlager ist mit Herbst 2017, der der KL-Halle für Mai 2018 vorgesehen.

Es ist mit ca. 60 Beschäftigten, bzw. beim Innenausbau der KL-Halle/Bürogebäude mit bis zu 100 Beschäftigten zu rechnen.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EISbG
B - Befund
B5 – Eisenbahnbetrieb

B5.2.2 Betriebsprogramm

Im eisenbahnbetrieblichen Sinne eines Betriebsprogrammes wurden für das gegenständliche Projekt folgende Unterlagen als Grundlage für Vorgaben der zukünftigen Abläufe, Tätigkeiten, Manipulationen, funktionalen betrieblichen Prämissen udgl. erstellt.:

- eine Betriebliche Spezifikation (*TWIN Anforderungen, Evaluierung 2015*)
- ein Betriebskonzept Terminal Wien Inzersdorf
- und ein Betriebskonzept für externes Containerdepot

B5.2.2.1 Betriebliche Spezifikation (*TWIN Anforderungen, Evaluierung 2015*)

Die Betriebliche Spezifikation (*TWIN Anforderungen, Evaluierung 2015*) widerspiegelt u.a. die eisenbahnbetrieblichen funktionalen Anforderungen an Gleisanlagen, Sicherungstechnik, Oberleitung und Bedienungsräume („Verschieberbahnsteige“) bzw. sonstige Anlagen.

So werden z.B. für die Gleise 379 und 381 folgende Angaben dokumentiert:

Gleisnummer	Verwendung	Funktionalität	TSI konventionell	v_{max}
Gleis 379	Verschubfahrten	Ladegleis KL (KL-Halle)	nein	10
Gleis 381	Verschubfahrten	Ausweichgleis KL (KL-Halle)	nein	40

Die oben angeführten Gleise (-anlagen) sind ohne Oberleitung auszurüsten; Bedienungsräume („Verschieberbahnsteige“) sind vorgesehen.

B5.2.2.2 Betriebskonzept Terminal Wien Inzersdorf

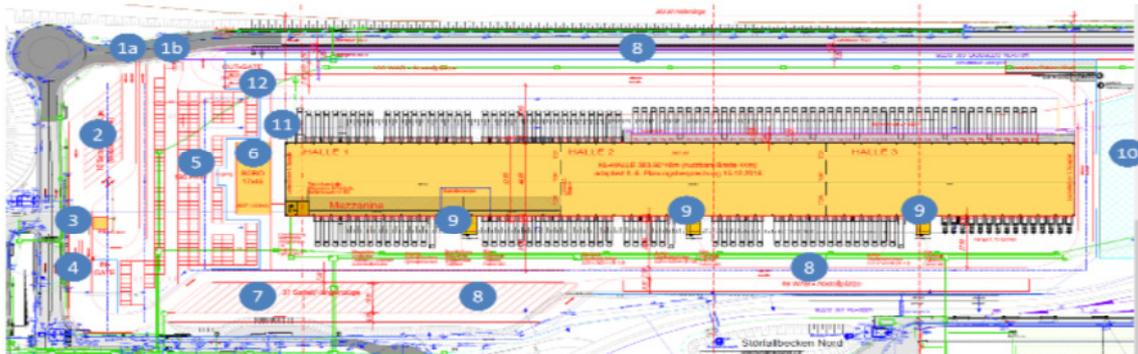
Das Betriebskonzept Terminal Wien Inzersdorf beschreibt neben den logistischen Zielsetzungen auch die Vorgänge des Sendungsumschlages am Standort und die Zusammenhänge zu anderen Logistikcentern.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisbG
B - Befund
B5 – Eisenbahnbetrieb

Die Betriebszeiten der Anlage sind wie folgt definiert:

- Betriebszeiten der Halle: Sonntag 20:00 Uhr bis Samstag 18:00 Uhr
- Betriebszeiten Schiene: 7 Tage / Woche und 24 Stunden / Tag

Das Kapitel „Aufbau der Anlage“ dokumentiert die Bestandteile der Anlage im Einzelnen:



- | | | |
|-----------------------|-------------------|-----------------------|
| 1a Einfahrt LKWs | 5 PKW-Parkplätze | 9 Bürokojen |
| 1b Ein-/Ausfahrt PKWs | 6 Bürogebäude | 10 Zufahrt KLV-Anlage |
| 2 Wellcome-Zone LKWs | 7 LKW-Stellplätze | 11 Flugdach |
| 3 Portier | 8 WAB-Stellplätze | 12 OUT-Gate |
| 4 IN-Gate | | |

Der beabsichtigte LKW- und Bahnverkehr und die Verkehrsabwicklung am Terminal sind dokumentiert.

Das Betriebskonzept Terminal Wien Inzersdorf dokumentiert auch den Verkehr und die Verkehrsabwicklung am Terminal.

Im Kapitel „Hauptlauf- und internationale LKWs“ werden z.B. von der LKW-Einfahrt in den Terminal, den Möglichkeiten eines Aufenthaltes in der Wellcome-Zone, den Zuweisungen der LKW zu einem Ladetor, dem Prozedere der fehlgeleiteten LKWs und bis nach der Be- und/oder Entladung der LKWs am Ladetor zum Verlassen über das OUT-Gate die entsprechenden Abläufe beschrieben.

Das Kapitel „Flächen LKWs und Sprinter“ beinhaltet primär die Abwicklung jener LKW (-fahrten), die regelmäßig bzw. täglich die Anlagen befahren und die Lademanipulation meist am gleichen Ladetor durchführen.

Im Kapitel „Waggons / Ladegleis“ werden die Voraussetzungen für eine Manipulation bei beabsichtigten Ladevorgängen über die (Hallen-) außenliegende Rampe festgehalten.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017

§ 31a Gutachten gem. EisbG

B - Befund

B5 – Eisenbahnbetrieb

Gemäß den KL-Hallenfunktionen sind Funktionsflächen für Fahrwege, zentrale Be- und Entladezone, Bereitstellungsflächen für Flächen- / Nahverkehrstouren, Leergebinde, Klärungsplätze und Stapler-Ladebereiche definiert.

Die Verkehrsbewegungen zu und vom Terminal sind ebenso dargelegt wie die Angaben zu Technischen Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge (z.B. Rampen, Flurförderfahrzeuge, Anschlüsse zu Elektromobilität, Wiesel und Sendungsvermessung).

Das Betriebskonzept Terminal Wien Inzersdorf—dokumentiert auch Organisations- und Funktionsbeschreibungen für den Standort.

Die für den Standort Terminal Inzersdorf (in den eisenbahnbetrieblichen Unterlagen als „Wien Süd Güterzentrum“ bezeichnet) vorgesehene MitarbeiterInnenanzahl beträgt:

- MitarbeiterInnen in den Bürobereichen – ca. 130 bis 1450 Personen
- MitarbeiterInnen im Bereich Umschlag / Halle – ca. 80 bis 120 Personen (davon max. 80 MitarbeiterInnen zeitgleich)

Die Funktionsbeschreibungen für die MitarbeiterInnen in den Bürobereichen bzw. im Bereich der KL-Halle definieren z.B. den Verkauf Innendienst, den Disponent, die Transportaufsicht, den Magazinmeister/Bereichsmeister, Lagerarbeiter mit Fachkenntnissen oder den Lenker für die Zustellung und Abholung von Sendungen mit Lastkraftwagen.

B5.2.2.3 Betriebskonzept für externes Containerdepot

Das Betriebskonzept für externes Containerdepot stellt einleitend die Lage, die Funktion und die Arbeitsplatzsituation für den Abfertigungscontainer (Bürocontainergebäude), das Werkstättengebäude (Flugdach-konstruktion mit dreiseitiger Begrenzung) und für die Lager- und Manipulationsfläche dar.

Der Abfertigungscontainer dient für LKW (-fahrer), welche einen Container anliefern oder abholen. Die LKW (-fahrer) erledigen in diesem Bürocontainer die notwendigen Auftragsabwicklungstätigkeiten. Gleichzeitig befindet sich dort die zentrale Disposition des Depots. Im Bürocontainerkomplex ist auch ein Sanitärcontainer vorgesehen.

Das Werkstättengebäude dient zur Durchführung von kleineren Schlosserarbeiten an Containern; typischerweise das Schließen von Löchern, die Reparatur der Verschlusseinrichtungen des Containers sowie Reparatur der Bodenplatten des Containers. Die Containerreparatur wird von Mitarbeitern der **ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft mbH & Co KG** als Terminalbetreiber durchgeführt.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisbG
B - Befund
B5 – Eisenbahnbetrieb

Die Lager- und Manipulationsfläche für die Container hat eine Kapazität von ca. 2.000 TEU*, dies entspricht ca. 2.000 x 20 ft-Standard-Containern. Die Lagerung erfolgt in einem Blocklager. Die Manipulation der Container erfolgt durch Leercontainerstapler.

Der LKW-Vorstauparkplatz dient zur Abfertigung der Container und zur Vorkontrolle des Containers, ob Beschädigungen vorliegen.

*TEU = Twenty-foot Equivalent Unit

Die Betriebszeiten der Anlage (externes Depot): 7 Tage / Woche und 24 Stunden / Tag

Die Öffnungszeiten der Anlage (externes Depot) sind dzt. für den Straßenein- und Straßenausgang wie folgt definiert:

- Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr
- Samstag von 06:00 Uhr bis 12:00 Uhr

Der Betrieb der Leercontainerstapler erfolgt grundsätzlich während der Betriebszeit. Es wird von einer maximalen Umschlagkapazität von 250 Hüben pro Tag ausgegangen (Staplereinsatz pro Tag: ca. 8 Betriebsstunden).

B5.2.3 Infrastrukturmaßnahmen

Weiterer Bestandteil des Terminals ist eine Halle für den Umschlag von Stückgütern für Kontraktlogistik (KL). Zu dieser Halle führt ein Gleisstutzen (Gleis 379) von dem an einer 200 m langen Seitenrampe Warenumschlag erfolgen kann. An den beiden Längsseiten der KL-Halle befinden sich Laderampen zur Be- und Entladung von LKW's.

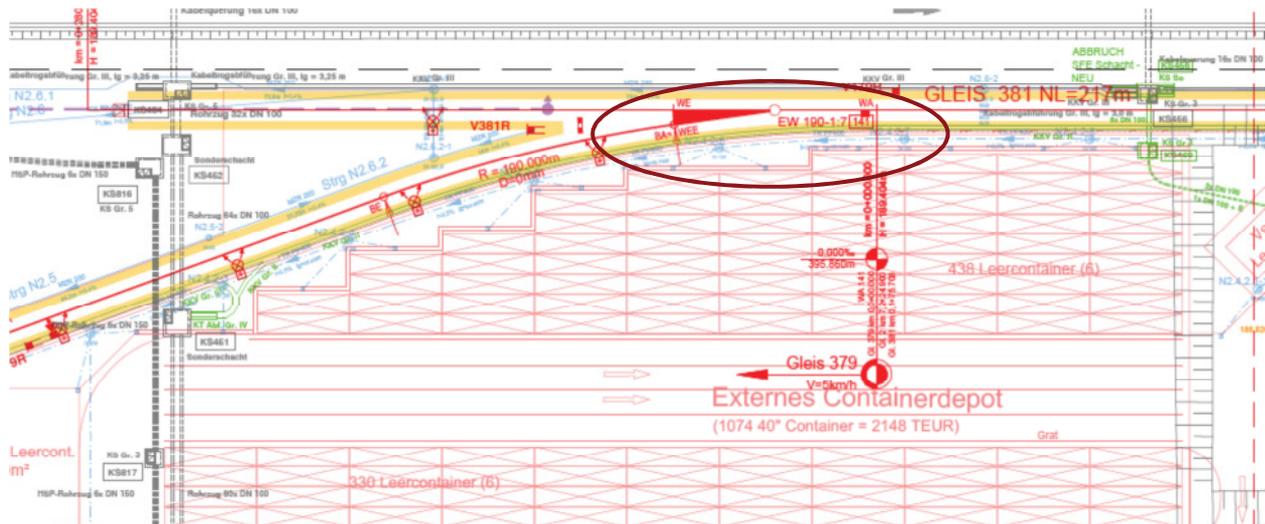
Weiterer Bestandteil des Ladehofes sind LKW- und PKW-Stellplätze sowie ein zentrales In-gate mit Zutrittskontrollen und Schrankenanlagen. Südlich der KL-Anlage wird ein Leercontainerlager mit eigener Zu- und Ausfahrt vorgesehen.

Mit der Herstellung der Gleise 379 (Stumpfgleis), 381 (Stumpfgleis) und 479 (die genannten 3 Gleise jeweils ohne Oberleitung ausgerüstet – Betrieb mit Dieseltraktion) erfolgen sicherungstechnische Maßnahmen an den Außen- und Innenanlagen (ESTW Blumental).

So werden z.B. Gleisfreimeldeeinrichtungen, Vershubsignale [wie z.B. V379R (km 7.111), V481R (km 7.789) oder V581H (km 7.849)] oder elektrische Sperrschuhe errichtet.

Ein Teil des Gleises 481 (Bestand) wird umbenannt auf Gleis 581. Neue Weichen, wie z.B. Weiche W141  (verschubmäßig mittels Verschubstraßen befahrbar), werden eingebaut:

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EISbG
B - Befund
B5 – Eisenbahnbetrieb



Quelle: SFE – Lageplan (M=1:500) – Ausschnitt

Für die Gleisfeld-Weichenbereiche [10 lx (Gleichmäßigkeit 1:4)] und für den Leercontainerumschlag sind Mastleuchten [30 lx (Gleichmäßigkeit 1:2,5)] vorgesehen.

Bedienungsräume („Verschieberbahnsteige“) sind rechts und/oder links entlang der Gleise 379, 381 und 479 vorgesehen.

Sowohl für die Erreichbarkeit der Erweiterungsfläche für Containerlagerungen, als auch im internen Erschließungssystem rund um die KL-Halle sind Eisenbahnkreuzungen (EK) erforderlich.

- EK Gleis 379: Referenz-km Gleis 2 km 7.0 + 57 (Gleis 379 km 0.1 + 89)
- EK Gleis 479: Referenz-km Gleis 2 km 7.4 + 95 (Gleis 479 km 0.4 + 07)

Diese Eisenbahnkreuzungen sind nicht Projektgegenstand, sondern werden in gesonderten Genehmigungsverfahren behandelt.

B5.3 ArbeitnehmerInnenschutz

Gemäß ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG) §4 ist von den Arbeitgebern eine Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung von Maßnahmen durchzuführen (Evaluierung). Die erfolgte Evaluierung ist gemäß ASchG §5 in einem Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument schriftlich festzuhalten.

Für das gegenständliche Projekt wurden sowohl ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gemäß §5 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes als auch eine Unterlage für spätere Arbeiten gemäß §8 des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes (BauKG) erstellt.

B5.3.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Es wurde eine Ermittlung und Beurteilung von Gefahren, die an Arbeitsplätzen auftreten (können) – mit dem Ziel der Minimierung von physischen und psychischen Belastungen sowie das Unfallrisiko am Arbeitsplatz – durchgeführt. Hierbei wurden die derzeit projektbezogenen und bekannten Arbeitsplätze auf die von ihnen ausgehenden Gefahren untersucht und Maßnahmen zur Vermeidung beziehungsweise Verminderung der Gefährdungen festgelegt. Die (Erst)Evaluierung erfolgte unter Einbindung der Sicherheitsfachkraft und der Arbeitsmedizin nach den Themen

- Zugang bzw. Zufahrt zu den Arbeitsplätzen (Zufahrt/Zugang Logistikhalle, Portierlounge und Zufahrt Leecontainerlager)
- Gleisanlagen (Sicherungstechnische Anlagen)
- KL-Halle, Portierlounge (Verkehr und Verkehrsabwicklung / Manipulation außen, Manipulation / Warenumschlag in der Halle, Fluchtwege, Brandschutz / Explosionsschutz)
- Leercontainerlager (Verwaltungsgebäude, Containerumschlagplatz, Werkstätte)

Die verwendeten Arbeitsmittel, welche auch im Detail im „Betriebskonzept Terminal Inzersdorf“ und im „Betriebskonzept für externes Containerdepot“ beschrieben sind, wurden ebenso zur Gefahrenermittlung herangezogen.

Im vorliegenden SiGe-Dokument wird u.a. auch auf Tätigkeiten für welche der Nachweis von Fachkenntnissen erforderlich ist, auf die Persönliche Schutzausrüstung (PSA), auf Bereiche, für welche Zutrittsbeschränkungen bestehen, auf Vorkehrungen für ernste und unmittelbare Gefahren, auf Arbeitsplatzevaluierungen nicht ständiger Arbeitsplätze, auf gefährliche Arbeitsstoffe und auf die Koordination gemäß §8 ASchG hingewiesen.

Das Dokument dient als Grundlage für alle Arbeitgeber, die ihre Arbeitsplätze und Arbeitsmittel in der Folge evaluieren und ihre Arbeitnehmer gemäß §14 ASchG unterweisen.

B5.3.2 Unterlage für spätere Arbeiten

In der Unterlage für spätere Arbeiten (die "Unterlage für spätere Arbeiten" bezieht sich auf Gleisanlagen und Objekte, die für die zukünftige Nutzung, Wartung, Instandhaltung, Umbauarbeiten oder Abbruch maßgeblich und zu berücksichtigen sind) im Sinne des BauKG §8 sind für die *Bereiche KL-Halle, Portierlounge* (z.B. für bauliche Anlagen innen, Wände und Decken, Dächer), *Bürogebäude* (z.B. für Aufzug Betriebsgebäude, Sektionaltore), *Gebäudetechnik* (z.B. für Haus- und E-Technik, Heizungsanlagen, Wärmepumpen,

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EISbG
B - Befund
B5 – Eisenbahnbetrieb

Lüftungsanlagen, Kälte- und Klimaanlage(n), *Leercontainerlager* (z.B. Flugdach Werkstätte), *Eisenbahnanlagen* (z.B. für Signal- und Sicherungsanlagen, Gleisanlagen, Weichenheizung, Gleisfeldbeleuchtung) und *Straßenverkehrsanlagen* (z.B. für Stützmauern, Entwässerung, Außenbeleuchtung, kraftbetriebene Schiebetore und Schrankenanlagen) Gefährdungspotentiale bei späteren Arbeiten dokumentiert und die erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgelistet.

Beispielhafter Auszug Beilage 1 „Erwartete spätere Arbeiten und Häufigkeiten“ (*Eisenbahnanlagen*)

Bezug zu Pkt. Unterlage	Bau teil	Art der Arbeit / Tätigkeit	Häufigkeit	Veranlassung durch	Durchführung durch	Gefahr	Bauliche Vorkehrung	Organisatorische & Besondere Sicherheitsvorkehrung *)	Hinweise auf einzuhaltende Bestimmungen *)
3.5.1	Eisenbahnanlagen			ÖBB infra SAE	geschultes und unterwiesenes Fachpersonal			Die Allgemeinen Bestimmungen gemäß Pkt. 4 sind einzuhalten. Die AN haben Verantwortung zu tragen	ÖBB-RW 06.01. Teil 1-6, 06.02.
	Gleisanlagen	Winterdienst an den Gleisanlagen	nach Erfordernis	ÖBB infra SAE	geschultes und unterwiesenes Personal	Gefährdung durch bewegte Schienenfahrzeuge Arbeiten innerhalb des Gefahrenraumes	Zugänge gemäß EISbAV	Sicherungsstellen Gleisbreite keine Fahrten	ÖVE AAV § 72 AM-VO § 34 - § 40, § 52 ÖBB-RW 06.01.01, 06.01.03, 06.02.
		Sanierung / Umbau Gleise	nach Erfordernis	ÖBB infra SAE	geschultes und unterwiesenes Fachpersonal		Leichte Zugänglichkeit aller zu wartenden Bauteile.		AVS (Automatisches Rollenwärmesystem) gute Sichtverhältnisse, Zustimmung und Überwachung mit Fahrdienstleiter
		Kontrollmessungen, Wartung, Reinigung, Inspektionstätigkeit, Erstellen von Beweisen, Einrichten der Randwege	nach festgelegten Fristen laut gesetzlichen Bestimmungen bzw. Inspektionsplänen bzw. nach Bedarf	ÖBB infra SAE	Unterwiesenes Personal, für Kontroll- und Wartungsarbeiten geschultes Fachpersonal			ÖVE AAV § 72 AM-VO § 34 - § 40 AM-VO § 52 ÖBB-RW 06.01.01, 06.01.03	
3.5.3	Weichenheizung	Inspektion, Wartung, Reparatur	gem. Dienstvorschrift	ÖBB infra SAE	geschultes und unterwiesenes Fachpersonal	Gefährdung durch bewegte Schienenfahrzeuge Strom	Sichere Zugänge		EISbAV, BauV, ÖBB 40, DV, EL 52, ÖBB-RW 06.01.04 ÖVE Bestimmungen!
3.5.4	Signal- und Sicherungsanlagen	Instandhaltung der Signalanlagen und Eisenbahnsicherungsanlage	gem. Dienstvorschrift und Herstellerangaben	ÖBB infra SAE	geschultes und unterwiesenes Fachpersonal	Gefährdung durch bewegte Schienenfahrzeuge Arbeiten innerhalb des Gefahrenraumes	Sichere Zugänge	Sicherungsmaßnahmen gemäß EISbAV. Die Zuordnung zu den einzelnen Tätigkeiten erfolgt in der Detailevaluation der ÖBB Fachdienste. Arbeiten an Signalanlagen vom Turmwagen aus. Die Abstrahlgefahr ist fortzusetzen zu evaluieren.	Systembez. Instandhaltungsmaßnahmen des Herstellers, EISbAV, BauV, ÖBB 40, ÖBB-RW 06.01.06
		Sanierung / Umbau Signalanlagen und Eisenbahnsicherungsanlagen	nach Erfordernis	ÖBB infra SAE	geschultes und unterwiesenes Fachpersonal				
3.5.5	Gleisfeldbeleuchtung	Wartung der Gleisfeldbeleuchtung	Gemäß Herstellerangaben und Dienstvorschrift	ÖBB infra SAE	Fachpersonal der ÖBB oder konzessioniertes Elektrounternehmen	bewegte Schienenfahrzeuge Straßenverkehr Stromschlag Absturz	Die Masten sind als Klappmasten ausgeführt.	Sicherungsmaßnahmen gemäß EISbAV und DV, EL 52 Bei Wartung des Beleuchtungskörpers und beim Lampenwechsel ist der Mast umzuklappen. Der Arbeitsbereich ist gegenüber dem Straßenverkehr abzusichern. PSA, Warnwesten	EISbAV, BauV, ÖBB 40, DV, EL 52, ÖBB-RW 06.01.04 ÖVE Bestimmungen

Die Unterlage für spätere Arbeiten enthält in Beilagen auch „Verhaltensregeln in Terminals der ÖBB-Infrastruktur AG“, „Verhaltensregeln für ÖBB Terminals des kombinierten Verkehrs“ und eine Vorlage zur „Verbindlichen Erklärung (gültig für die Arbeitsstätte Güterzentrum Wien Süd“).

B6 Leit- und Sicherungstechnik

Der Befund des Fachgebietes „**Leit- und Sicherungstechnik**“ beurteilt den Bauentwurf hinsichtlich der sicherungstechnischen Änderungen an der Bestandsanlage.

Die grundsätzlichen Ausrüstungsparameter der Sicherungsanlage, wie z.B. Standorte der Signale, Gleis- und Weichenbezeichnungen, grundsätzliche Angaben über die Bedienung und Unterbringung der Eisenbahnsicherungsanlage sind im Technischen Bericht TB LS und den Lageplänen 132.020/L1 und 132.020/L2 dargestellt. Das Projekt wird im Zuge der Inbetriebsetzung von fachlich befugten Personen überprüft und von einem befugten Sachverständigen begutachtet.

Im Zuge der Errichtung der KL-Halle mit zugehörigen Gleisanlagen im Terminal Wien Inzersdorf auf der Eisenbahnstrecke 10601 (Wien Meidling – Wr. Neustadt Hbf.) erfolgen Umbaumaßnahmen an der Sicherungsanlage des Bahnhofs Blumental.

Die bestehende Sicherungsanlage mit einem elektronischen Stellwerk der Bauart Elektra 2 der Firma Thales und einer einheitlichen Bedienoberfläche EBO 2 im Bahnhof Blumental wird entsprechend den Projektunterlagen angepasst:

- Errichtung der Gleise 379, 381 und 479 inklusive der dazugehörigen Gleisfreimeldung.
- Errichtung der Weichen 141 und 143, sowie der elektrischen Sperrschuhe 180 und 182 inkl. deren Einbindung in das ESTW Blumental.
- Errichtung der Versuchs-signale V379R, V381R, V479H, V479R, V481R, V581H und Umbezeichnung des Versuchs-signals V481R in V581R. Die Versuchs-signale sind über Versuchs-strassen bedienbar. Diese werden im ESTW Blumental eingebaut.

Jene sicherungstechnischen Einrichtungen, welche zusätzlich zu den oben angeführten Maßnahmen auf den Plänen dargestellt sind, stellen Bauschritte der Kontextprojekte „2-gleisiger Ausbau Pottendorfer Linie“ und des bereits genehmigten Vorhabens „Errichtung Terminal Wien Inzersdorf“ dar und sind daher nicht Bestandteil dieser Einreichung.

Mit den bestehenden Technikräumen und der vorhandenen statischen USV (unterbrechungsfreie Stromversorgung) wird das Auslangen gefunden.

Die Änderungen am elektronischen Stellwerk werden gemäß SIL 4 (safety integrity level) ausgeführt.

Es ist geplant, für die Komponenten der Sicherungsanlage bauartgenehmigte Teile gem. EisbG. bzw. nach europäischen Normen entwickelte Komponenten zu verwenden.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EISbG
B - Befund
B6 – Leit- und Sicherungstechnik

Die Instandhaltung der Eisenbahnsicherungsanlagen erfolgt gemäß der jeweils gültigen ÖBB Dienstvorschrift bzw. der systemspezifischen Instandhaltungsanweisungen des Herstellers.

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen

- Gleis 379: Gleis 2 km 7.0 + 57 (Gleis 379 km 0.1 + 89) und
- Gleis 479: Gleis 2 km 7.4 + 95 (Gleis 479 km 0.4 + 07)

bleibt einem eigenen eisenbahnrechtlichen Verfahren vorbehalten.

B6.2 ArbeitnehmerInnenschutz

B6.2.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Bei der Erstellung des Dokumentes, auf Basis der Einreichunterlagen, wurden Sicherheitsfachkräfte und Arbeitsmediziner der ÖBB hinzugezogen. Dabei wurden die zur Ermittlung der für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer bestehenden Gefahren 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 beim Zugang zu Gleisen und bei Tätigkeiten in den Bedienungsräumen im Zuge von Zug- und Verschubfahrten.

B6.2.2 Unterlage für spätere Arbeiten

In der Unterlage für spätere Arbeiten werden die sicherheits- und arbeitnehmerschutzrelevanten Tätigkeiten, wie Wartung, Inspektion und Instandhaltung aufgelistet.

B7 Geotechnik

Die Änderungseinreichung 2017 beinhaltet folgende Maßnahmen respektive Modifikationen im Vergleich zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderungseinreichung 2012 und zur Änderungseinreichung 2014:

- Errichtung der KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung
Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes
- Angepasste Zufahrt und verkehrliche Erschließung.
- Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe
- Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager

B7.1 KL-Halle

B7.1.1 KL-Halle

Aufgrund der tiefliegenden tragfähigen Bodenschicht wird eine Tieffundierung der Köcherfundamente der Halle mit Duktülpfählen gewählt. Die Fundierung der Regelstütze erfolgt mit Duktülen Pfählen (SYSTEM –VAR1).

Das Sprinklerbecken ist flach gegründet.

Der Bodenaufbau der Halle ist im Regelquerschnitt (3Ä/05/ 02.02) wie folgt angegeben:

35 cm	Faserbeton
20 cm	XPS
5 cm	Sauberkeitsschicht
20 cm	Obere Tragschicht
30 cm	Untere Tragschicht
70 cm	Mind. Aufschüttung bzw. Bodenauswechslung

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B7 – Geotechnik

Unter der Bodenplatte sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

20 cm	obere Tragschicht (KK 0/32), EV1 > 75 MN/m ² an OK
30 cm	untere Tragschicht (KK 0/63) EV1 > 60 MN/m ² an OK
min. 70 cm	Bodenauswechslung oder Aufschüttung (stab. Material oder glw., siehe Bodengutachten) EV1 > 35 MN/m ² an OK

Unter der Bodenauswechslung bzw. Aufschüttung wird ein Geotextil aufgelegt.

Zwischen dem Bürogebäude und der Halle ist aufgrund unterschiedlicher Fundierungsarten eine Raumfuge vorgesehen.

Die Bodenplatte der Halle ist als Mono-Platte (faserbewehrte Betonplatte oder dgl.) auszuführen. Die Ausbildung der Dehn-/Scheinfugen, der Verdübelungen etc. ist in Abstimmung mit der ausführenden Firma festzulegen.

B7.1.2 Winkelstützmauer

Es wird eine Winkelstützmauer zur Überbrückung der Höhendifferenz auf der West- und Südseite der Anlagen in Stahlbetonbauweise mit einer Höhe von ca. 5,1 m hergestellt. Die Wandstärke beträgt 60 cm, das Fundament hat eine Stärke von 70 cm. Eine statische Berechnung liegt vor, lt. Technischem Bericht (3Ä/05/02.01) ist sie auf Pfählen gegründet.

B7.2 Bürogebäude

Es wird neben den Halle ein dreigeschossiges Bürogebäude errichtet. Das Gebäude weist Gesamtabmessungen von ca. 20-46 m auf. Alle tragenden Elemente (Decken, Wände, Stützen) werden aus Stahlbeton in Ortbetonausführung projektiert. Die tragende Konstruktion ist eine Flachdecke auf Stützen in der Fassadenebene, die horizontale Aussteifung ist durch einen Liftschacht in der Mitte der Gebäude gegeben. Die Fundierung der Gebäude erfolgt durch senkrecht gestellte Duktülpfähle.

B7.3 Zufahrt und verkehrliche Erschließung

Der typische Aufbau der verkehrlichen Erschließung ist dem Regelquerschnitt zu entnehmen:

0.04 m	AC11 deck PmB 45/80-65, A2, G1
0.09 m	AC32 binder PmB 45/80-65, H1, G4
0.20 m	obere ungebundene TS, U1, 0/63
min. 0.30 m	untere ungebundene TS, U7, 0/63

B7.4 Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe

Östlich der Halle ist ein Gleis (Gleis 379) für 5 km/h vorgesehen, welches direkt entlang der Laderampe der Halle läuft. Unterlagen mit geotechnischer Relevanz konnten im Einreichoperat nicht gefunden werden.

B7.5 Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager

Eine Fläche von ca. 10 x 46 m südlich der Lagerhalle wird als Lagerfläche für leere Paletten benutzt. Die Fläche ist überdacht. Geotechnisch ist dieser Projektbestandteil von untergeordneter Bedeutung.

B7.6 ArbeitnehmerInnenschutz

Die Unterlagen wurden hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Geotechnik**“ geprüft.

Sowohl im Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gem. §5 ASchG bzw. §2 Dok-VO (SiGe-Dok) als auch in der Unterlage für spätere Arbeiten gem. §8 BauKG findet sich kein Hinweis auf Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes mit geotechnischer Relevanz.

B8 Wasserbautechnik

Die Befundaufnahme für das Fachgebiet „**Wasserbautechnik**“ umfasst in der Änderungseinreichung 2017 folgende Maßnahmen respektive Modifikationen im Vergleich zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderungseinreichung 2012 und zur Änderungseinreichung 2014:

- Errichtung der KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung
- Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes
- Angepasste Zufahrt und verkehrliche Erschließung.
- Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe
- Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager

Wasserrechtlich relevant sind Wasserversorgung bzw. Entwässerungsmaßnahmen für KL-Halle, Zufahrt, Seitenrampen und Containerlager in Bau- und Betriebsphase.

B8.1 Hydrogeologische und wasserwirtschaftliche Situation

B8.1.1 Geologische Situation

Siehe Punkt 4, Fachbericht Geologie, Geotechnik, Hydrologie und Altlasten des Einreichprojektes 2010 (Einlage 25/01).

B8.1.2 Hydrogeologische Situation

Siehe Punkt 4, Fachbericht Geologie, Geotechnik Hydrologie und Altlasten des Einreichprojektes 2010 (Einlage 25/01).

B8.1.3 Grundwasserschutz- und schongebiete, Wassernutzungsrechte

Der Projektstandort befindet sich in der Randzone des Grundwasserschongebietes zum Schutz der Thermalschwefelquelle Oberlaa (VO des LH Wien Abl.1981/27 vom 15.09.1981, LGBl.Nr. L 820-090).

B8.1.4 Entwässerungsmaßnahmen

Die Bemessungsgrundlagen entsprechen dem Technischen Bericht Wasserbautechnik des Einreichprojektes 2010 (Einlage 06/01).

Sämtliche Niederschlagswässer des Terminals werden zufolge des Technischen Berichts Wasserbautechnik des Einreichprojektes 2010 (Einlage 06/01) über Retentionsbecken in Vorfluter eingeleitet. Die Entwässerungsmaßnahmen der 3. Änderungseinreichung 2017 beziehen sich auf die Hochbauten KL-Halle und Bürogebäude. Alle weiteren Hochbauten des Einreichprojektes 2010 und der Ergänzung 2011, der Änderungseinreichung 2012 und der Änderungseinreichung 2014 sind von den geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen Einreichung nicht betroffen.

Für die gegenständliche 3. Änderungseinreichung 2017 erfolgt die Ableitung der Wässer der neuen Anlagenflächen über das Retentionsbecken Nord in die Liesing. Die max. zulässigen einleitbaren Wassermengen betragen 1.000 l/s für die Einleitung in die Liesing, lt. Wasserrechtlicher Bewilligung, Magistrat der Stadt Wien, M58/00219/2007/3 vom 10. Juli 2009.

Der Winterdienst des Terminals erfolgt nach dem Technischen Bericht Wasserbautechnik des Einreichprojektes 2010 (Einlage 06/01) ohne Einsatz von Streusalz, weshalb eine Chloridbelastung des Vorfluters aus genanntem Grund ausgeschlossen werden kann.

B8.1.4.1 KL-Anlage

Die Straßenabwässer, bedingt durch die horizontale Längsneigung im Ladebereich entlang der KL-Halle, werden auf beiden Seiten des Ladehofes in Entwässerungsrinnen gesammelt und in weiterer Folge über Ableitungskanäle in das Retentionsbecken Nord eingeleitet. Die Dachflächenwässer der Halle und die Niederschlagswässer auf der Ostseite am Mattengleis vor der Bahnrampe werden ebenfalls über die Ableitungskanäle dem Retentionsbecken Nord zugeführt. Zuvor werden diese Wässer über Verkehrsflächensicherungsschächte geleitet. Für den Brandfall in der Halle sind die Straßenkanäle westlichen und östlichen als Speicherkanäle angelegt, anschließende Schieberschächte ermöglichen einen Rückhalt der Wässer.

B8.1.4.2 Containerumschlagsflächen

Die 3. Änderungseinreichung 2017 betrifft die Errichtung eines externen Containerdepots südlich der KL-Anlage.

Die mit 1,5 % geneigten Asphaltdecken entwässern über beidseitig angeordnete 0,50 m breite Pendelmulden und weiter über Längsneigung und Einlaufschächte in

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisbG
B - Befund
B8– Wasserbautechnik

Ableitungskanäle. Über einen Verkehrsflächensicherheitsschacht werden die Wässer in die Ableitung der Bahnwässer und dem Retentionsbecken Nord zugeführt. Die Straßenentwässerung der Zufahrt zum Containerdepot ist über seitliche Mulden mit Einläufen angeschlossen.

B8.1.4.3 Hochbauten

Die Dachabwässer der Hochbauten werden dem Entwässerungssystem der Gleis- bzw. Straßenverkehrsanlage zugeführt und über dieses in die Retentionsbecken abgeleitet.

B8.1.4.4 Entwässerungsabschnitte

Die Anlagen der 3. Änderungseinreichung 2017 sind ausschließlich dem Entwässerungsabschnitt 3 (Rosiwalgasse – Brücke über S1) des Technischen Berichtes Wasserbautechnik des Einreichprojektes 2010 (Einlage 06/01) zugeordnet.

B8.1.4.5 Wasserbaulichen Maßnahmen

Die Wasserbaulichen Maßnahmen entsprechen dem Technischen Bericht Wasserbautechnik des Einreichprojektes 2010 (Einlage 06/01).

B8.1.4.6 Bemessungsgrundlagen

Die hydraulischen Berechnungen des bereits errichteten Retentionsbeckens Nord basieren auf einem 10 jährlichen und 100 jährlichen Niederschlagsereignis (Technischen Bericht Wasserbautechnik des Einreichprojektes 2010 (Einlage 06/01)).

Die Einzugsflächen und Abflüsse der KL-Anlage und das Externes Containerdepot wurden detailliert für Einfahrtsbereich und PKW-PP, Ladehof West, Ladehof Ost, Containerdepot und Containerdepot 2 im Anhang der 3. Änderungseinreichung 2017 ermittelt.

In der hydraulischen Berechnung der Gesamtanlage wurden die neuen Einzugsflächen TWIN-Nord (Entwässerung in das Retentionsbecken Nord) berücksichtigt und die hydraulische Berechnung mit den geänderten Einzugsflächen durchgeführt (siehe Anhang, 3. Änderungseinreichung 2017).

Das erforderliche Volumen der Retentionsanlage Nord wurde mit den Zuflüssen der geänderten Entwässerungsmaßnahmen für ein 10 jährliches und 100 jährliches Niederschlagsereignis überprüft (siehe Anhang der 3. Änderungseinreichung 2017). Das Volumen des bereits errichteten Retentionsbeckens Nord wird durch die zusätzlichen

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisbG
B - Befund
B8– Wasserbautechnik

Entwässerungsmaßnahmen der 3. Änderungseinreichung 2017 im Fall eines 10 jährlichen Niederschlagsereignisses nicht überschritten. Im Falle eines 100 jährlichen Niederschlagsereignisse unterschreitet das bereits bestehende Volumen des Retentionsbeckens Nord das geforderte Retentionsvolumen, wie in der ergänzenden 3. Änderungseinreichung 2017 festgelegt. Durch die für 100 jährliche Niederschlagsereignisse eingeplante Freibordhöhe kann der Rückhalt dieses Volumens abgedeckt werden.

Für die Volumenermittlung der Retentionsanlage Nord wurden die Zuflusswerte der Pottendorfer Linie über die bekannte Einzugsfläche-PODO und die Regenspenden-TWIN neu berechnet.

Für die Bestimmung der Bemessungsregenspende wurde der Gitterpunkt 2978 (M34, R: 3101 m, H: 5331783 m) des Hydrographischen Dienstes in Österreich herangezogen (siehe Technischen Bericht Wasserbautechnik des Einreichprojektes 2010 (Einlage 06/01).

Die Dimensionierung der Rohrleitungen erfolgte auf Vollfüllung mit Kreisquerschnitt nach Prandtl-Colebrook nach dem Bemessungsprogramm ATV-A138.XLS © 05/2009 für folgende Stränge:

- Transportrohr Strg. N2
- provisorische Ableitung
- Schacht Nr. 1-2 bis Einleitbauwerk
- Schacht N2-3 bis N2-1
- Schacht N2-7 bis N2-3
- Schacht N2-10 bis N2-7
- Schacht N2-13 bis N2-10
- Schacht N2-14 bis N2-13
- Schacht N2-15 bis N2-14
- Schacht N2-16 bis N2-15

Im letzten Abschnitt des Haupt-Ableitungskanals N2 zwischen Schacht N1-2 und dem Einlaufbauwerk wird die Leistung der bestehenden Rohrleitung bei Vollfüllung im Fall eines 10 jährlichen Niederschlagsereignisses überschritten. Der Überstau im Schacht 1-2 ist mit rund 4 cm bei Vollfüllung vernachlässigbar.

B8.1.5 Wasserversorgung und -entsorgung

B8.1.5.1 Bauphase

Während der Bauphase wird die Wasserversorgung über die bestehende Trinkwasserleitung DN 400 der MA 31 (Wiener Wasserwerke) in der Rosiwalgasse gewährleistet.

Anfallendes Schmutzwasser wird in Senkgruben gesammelt und entsorgt.

Die abzuleitenden Wässer aus Wasserhaltung für Hoch- und Kunstbauten werden in temporären Absetzbecken zwischengelagert und von dort in bestehende Ableitungskanäle der Pottendorfer Linie unter Einhaltung der Konsenswassermenge in den Vorfluter eingeleitet. Die Einleitmenge, vereinbart mit Wien Kanal, beträgt 1.500 EGW (Einwohnergleichwerte), siehe Technischer Bericht Wasserbautechnik des Einreichprojektes 2010 (Einlage 06/01).

B8.1.5.2 Betriebsphase

In der Betriebsphase erfolgt die Wasserversorgung ebenfalls über die bestehende Trinkwasserleitung DN 400 der MA 31 (Wiener Wasserwerke). An diese Leitung, die sich im nördlichen Straßenrand der Rosiwalgasse befindet, wird auf Höhe der geplanten Zufahrtsstraße von der Rosiwalgasse zum Betriebsgebäude Nord angeschlossen und so die geplanten Hochbauten, die Löschwasserleitungen und alle erforderlichen sonstigen Wasserentnahmestellen versorgt.

Die Entsorgung der Schmutzwässer erfolgt über den Schmutzwassersammelkanal innerhalb des Terminals. Dieser entwässert in den öffentlichen Schmutzwasserkanal der Wien Kanal in der Rosiwalgasse auf Höhe der Zufahrtsstraße von der Rosiwalgasse zum Betriebsgebäude Nord. Die Einleitmenge, vereinbart mit Wien Kanal, beträgt 1.500 EGW, siehe Technischer Bericht Wasserbautechnik des Einreichprojektes 2010 (Einlage 06/01).

B8.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Der Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan gem. § 5 ASchG bzw. Dok-VO wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Wasserbautechnik**“ geprüft. Sowohl im SiGe-Plan als auch in den Unterlagen für spätere Arbeiten gem. § 8 BauKG findet sich kein Hinweis auf Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes mit wasserbautechnischer Relevanz.

B9 Außenanlagen (Oberfläche)

Der Befund für das Fachgebiet „**Außenanlagen (Oberfläche)**“ umfasst den Bereich der KL-Anlage und des Containerlagers für die 3. Änderungseinreichung.

B9.1 KL-Anlage

Die Zufahrt zur KL-Anlage erfolgt von der Ladestraße 3 Nord und liegt unmittelbar vor dem Kreisverkehr Nord. Die eigentliche Zufahrt ist getrennt in Zufahrt für Frächter und Zufahrt zum PKW-Parkplatz.

B9.1.1 Bereich Frächter

Die Zufahrt für Frächter weist eine Fahrbahn mit einer Breite von 7,0 m auf. Daran anschließend sind 10 Stellplätze für Sattelschlepper in Schrägparkordnung angeordnet. Die Abfahrtsfahrbahn von der Stellfläche ist mit einer Breite von 6,50 m gegeben. Die beiden Fahrbahnen werden in Einbahnrichtung zum schrankengesicherten Gate geführt. Knapp vor dem Gate ist eine Umkehrschleife zur Ladestraße 3 Nord vorgesehen.

Das Gate weist 2 Einfahrtsschranken auf. Anschließend führt die Fahrbahn zur Halle bzw. zur Abstellfläche, die 35 Positionen für Sattelschlepper aufweist. Die Beleuchtung für diese Aufstellfläche ist auf eigenen Verkehrsinseln situiert.

Auf der Westseite sind die Laderampen samt Vorfahrtsbereich angeordnet. Dieser Vorfahrtsbereich weist eine Breite von ca. 33 m – inklusive Laderampe – auf. Die Fahrfläche zwischen der Position vor der Laderampe und den Ladepositionen ist mit ca. 15,40 m gegeben. Die eigentliche Fahrfläche weist eine Breite von 7,0 m auf und wird im Gegenverkehr befahren.

Auf der Südseite der Halle ist ein Leergebindelager (Paletten) angeordnet. Die 7,0 m breite Fahrbahn liegt unmittelbar angrenzend. Von dieser Fahrbahn zweigt die Zufahrt zum Leercontainerlager ab (siehe nächstes Kapitel).

Auf der Ostseite der KL-Halle sind ebenfalls Laderampen samt Vorfahrtsflächen situiert. In diesem Bereich ist die Breite mit ca. 34 m gegeben. Daran anschließend führt wieder die

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017

§ 31a Gutachten gem. EISbG

B - Befund

B9– Außenanlagen (Oberfläche)

7,0 m breite Fahrfläche, die ebenfalls im Gegenverkehr befahren wird. Parallel zum östlichen Fahrflächenrand sind 100 WAB – Abstellplätze angeordnet. Auch hier sind Inseln für die Beleuchtungsmaste eingeplant.

Am nördlichen Ende der KL-Halle liegt die schrankengesicherte Ausfahrt. Wie bei der Zufahrt sind auch hier 2 Schrankenanlagen vorgesehen. Unmittelbar anschließend erfolgt der Anschluss zur Ladestraße 3 Nord.

Im technischen Bericht sind auch die erforderlichen Schleppkurvennachweise enthalten.

B9.1.2 Bereich PKW-Parkplatz

Die Zufahrt zum PKW-Parkplatz ist unmittelbar vor der Zufahrt für Frächter gegeben. Der PKW-Parkplatz hat eine gemeinsame Schrankenanlage sowohl zum Ein- als auch zum Ausfahren zum Parkplatz.

Der Parkplatz weist 162 PKW-Stellplätze auf, die in einer Senkrechtaufstellung angeordnet sind. Weiters sind 6 Behindertenstellplätze im Bereich des Zuganges zum Bürogebäude vorhanden. Der komplette Parkplatz ist aus Sicherheitsgründen mit einem Zaun umschlossen. Die Stellplatzgrößen sind mit 5,0 m x 2,50 m ausgewiesen. Die Fahrgassen zeigen eine Breite von 6,50 m und werden im Gegenverkehr befahren. Im Zentrum dieses Parkplatzes führt eine schutzweggesicherte Querung zum Eingang des Büros. Zusätzlich führt noch eine Fußwegverbindung zum Schrankenbereich (Pfortner) im Bereich der Frächterzufahrt.

B9.1.2.1 Oberbau

Lade und Manövrierfläche, LKW-Parkplätze, Abstellflächen	
0,25 m	zweischichtige Betondecke 20+5 cm
0,05 m	AC22 trag 70/100, T2/G5 5 cm Farb/Abgt
0,45 m	ungebundene untere Tragschicht U8, 0/63
0,75 m	Gesamtstärke
Im technischen Bericht sind auch die erforderlichen Schleppkurvennachweise enthalten.	
Fahrstraße, PKW-Parkplätze	
0,04 m	AC11deck PmB 45/80-65, A2, G1

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EISbG
B - Befund
B9– Außenanlagen (Oberfläche)

0,09 m	AC23 binder PmB 45/80-65, H1, G4
0,09 m	AC23 binder PmB 45/80-65, H1, G4
0,20 m	obere ungebundene TS: U7; 0/63
0,30 m	untere ungebundene TS: U7; 0/63
0,72 m	Gesamtstärke
Gehwege	
0,025 m	AC 8 deck 70/100, A1, G1
0,10 m	AC 22 trag 70/100, T2, G5
0,10 m	ungebundene Tragschicht U3, 0/32
0,225 m	Gesamtstärke

B9.2 Externes Containerdepot (Leercontainerlager)

Das Leercontainerlager ist südlich der KL-Halle situiert und ist unterteilt in einen Lagerplatz und in eine Zufahrtsstraße samt Stellflächen für LKW. Die Zufahrt zu diesem Bereich erfolgt von der Ladestraße 3 Süd. Nach dem Einfahrtsbereich führt eine Fahrbahn im Gegenverkehr Richtung Stellfläche bzw. Verwaltungsgebäude. Die Stellfläche weist 8 LKW-Stellplätze bzw. 5 PKW-Stellplätze auf und eine beidseitige Fahrfläche von jeweils 6,5 m. Am Ende dieser befestigten Fläche ist eine Wendemöglichkeit für die Fahrzeuge gegeben.

Nördlich dieses Bereiches ist der Containerlagerplatz angesiedelt. In diesem können 1.074 40"- Container aufgestellt werden. Dieser Bereich ist in 3 Blöcke aufgeteilt, die eine unterschiedliche Kapazität aufweisen. Zwischen dem westlichsten Block und dem mittleren Block erfolgt die Zufahrt, die Abfahrt erfolgt zwischen dem mittleren und östlichen Block. Diese Fahrflächen weisen 2 Fahrstreifen (Einbahnrichtung) mit jeweils 3,25 m Breite und 2 Ladestreifen mit jeweils 3,50 m Breite auf. Zwischen den Ladestreifen und den Containerblöcken ist ein Durchgangstreifen mit einer Breite von 0,80 m geplant.

Im Norden dieses Lagers ist die Werkstatt angesiedelt und die Verbindungsfahrbahn zur KL-Halle.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
B - Befund
B9– Außenanlagen (Oberfläche)

B9.2.1 Oberbau

Lade und Manövrierflächen, LKW-Parkplätze, Abstellflächen	
0,04 m	AB16 deck PmB 45/80-65, A2, G1
0,07 m	bituminöse Tragschicht AC 32 binder, PmB, 45/80-65 H1, G4
0,10 m	bituminöse Tragschicht AC 32 binder, PmB, 45/80-65 H1, G4
0,18 m	hydraulisch gebundene Tragschicht (HGT)
0,31 m	untere Tragschicht U6, 0/63
0,70 m	Gesamtstärke

Zufahrtsstraße	
0,04 m	AC11deck PmB 45/80-65, A2, G1
0,09 m	AC32deck PmB 45/80-65, H1, G4
0,09 m	AC32deck PmB 45/80-65, H1, G4
0,20 m	obere ungebundene TS; 0/63
0,30 m	untere ungebundene TS; U7/, 0/63
0,72 m	Gesamtstärke

B9.3 ArbeitnehmerInnenschutz

B9.3.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Das vorliegende Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument für die KL-Anlage und das Leercontainerlager liegt vor. In diesem Dokument sind für das Fachgebiet „**Außenanlagen (Oberfläche)**“ die Gefahren, die eventuell auftreten können und die damit zusammenhängenden Maßnahmen zur Gefahrenverhütung aufgelistet und ausreichen beschrieben.

B9.3.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Die vorliegende Unterlage für spätere Arbeiten am Bauwerk enthält die wesentlichen Angaben für das Fachgebiet „**Außenanlagen (Oberfläche)**“.

C GUTACHTEN

Aus Sicht der für das gegenständliche Bauvorhaben „**Terminal Wien Inzersdorf – 3. Änderungseinreichung**“ relevanten Fachgebiete

- **Hochbau**
- **Konstruktiver Ingenieurbau**
- **Brandschutz**
- **Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz**
- **Eisenbahnbetrieb**
- **Leit- und Sicherungstechnik**
- **Geotechnik**
- **Wasserbautechnik**
- **Außenanlagen (Oberfläche)**

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.

Die angegebenen Fachgebiete umfassen alle für die Erteilung der Eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung relevanten eisenbahnbautechnischen Aspekte.

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.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisebG
C - Gutachten

Auf Grund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §31ff EisebG 1957 i.d.g.F. des o.a. Projektes keine Bedenken.

C1 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.

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.

C1.1 Begründung

Die für das Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ relevanten Bauteile der ECL-Halle, der Büroboxen, des vorgelagerten Bürogebäudes sowie der Stützmauern entsprechen hinsichtlich den gewählten Baustoffen und Bauweisen, sowie hinsichtlich den in den vorliegenden Statischen Vorberechnungen angesetzten Lasten und durchgeführten Dimensionierungen, sowie hinsichtlich der statisch-konstruktiven Planungen dem Stand der Technik. Die Vorbemessung erfolgte in der erforderlichen Tiefe einer Einreichplanung.

Die gewählte Konstruktion der Fundierung über Streifenfundamente auf Bodenaustausch bzw. über duktile Pfähle in tragfähige Schichten ist eine übliche und erprobte Bauart. Die

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
C – Gutachten
C1 – Konstruktiver Ingenieurbau

Ausführung von tragenden Konstruktionen aus Stahlbeton, Stahlbetonfertigteilen und Dachkonstruktionen auf Holzleimbändern entspricht ebenfalls einer erprobten Bauart.

Die Lastansätze und Bemessungen (inkl. auf Erdbeben) erfolgen gemäß dem aktuellen Stand der zutreffenden ÖNORM EN- und zugehörigen B- Reihen. Die Einhaltung der Feuerwiderstandsklassen gemäß dem Brandschutzkonzept wurde für die tragenden Elemente berücksichtigt bzw. nachgewiesen.

Aus heutiger Sicht sind durch die Realisierung der begutachteten Bauwerke des gegenständlichen Projektes keine negativen Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung zu erwarten.

Unter der, durch die langjährige Praxis auf Bauvorhaben der ÖBB begründeten Annahme, dass die Einreichplanung von erfahrenen Projektbeteiligten in eine Detailplanung übergeführt wird und von ebenso erfahrenen Baubeteiligten umgesetzt wird, besteht aus Sicht des Gutachters für das Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kein Einwand.

C1.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Grundlage für den ArbeitnehmerInnenschutz sind die gesetzlichen Regelungen, das eingereichte Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gemäß ASchG § 5 und die Unterlagen für spätere Arbeiten am Bauwerk gemäß BauKG § 8.

Das SiGe-Dokument und die Unterlage für spätere Arbeiten (Ersteller Werner Consult ZT GmbH) liegen vor.

C1.2.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Für das Parkdeck Bahnhof Baden sind die Gefährdungen und die erforderlichen Maßnahmen im SiGe-Dokument angeführt. Das SiGe-Dokument wurde auf Basis der Einreichunterlagen erstellt, stimmt mit dem geplanten Projekt der 3. Änderungseinreichung für das ÖBB-Projekt „Terminal Wien Inzersdorf“ überein und wird dem Projektfortschritt entsprechend fortgeführt.

C1.2.2 Unterlage für spätere Arbeiten

In der Unterlagen für spätere Arbeiten wurde aus Sicht des konstruktiven Ingenieurbaus im Speziellen auf Inspektionstätigkeiten, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
C – Gutachten
C1 – Konstruktiver Ingenieurbau

eingegangen. Es wurde auf Basis der Einreichunterlagen erstellt und stimmt hinsichtlich des Fachbereiches **„Konstruktiver Ingenieurbau“** mit dem geplanten Projekt der 3. Änderungseinreichung für das ÖBB-Projekt **„Terminal Wien Inzersdorf“** überein.

Es wird auf alle sicherheitsrelevanten und den ArbeitnehmerInnenschutz dienenden gesetzlichen Vorschriften und Dienstvorschriften hingewiesen.

Für zukünftige Sanierungs- oder Umbauarbeiten als auch zukünftige Abbrucharbeiten wird eine Vorgangsweise zur Evaluierung angegeben.

C2 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.

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 besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31ff EisbG 1957 i.d.g.F. kein Einwand.

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.

C2.1 Begründung

C2.1.1 KL Halle - Allgemein

Vom Standpunkt des Hochbaues ist der vorgelegte Bauentwurf für die KL Halle zur Ausführung geeignet und entspricht den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und des Verkehrs unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes sowie dem Stand der Technik.

Aus Sicht des Gutachters wird festgehalten, dass das gegenständliche Projekt in sich schlüssig ist. Die gewählte Konstruktion in Stahlbeton, ist eine übliche und erprobte Bauart. 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.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
C – Gutachten
C2 –Hochbau

Im Einreicheinlageteil Bauphysik werden für mögliche Wand-, Decken- und Fußbodenaufbauten sowie Verglasungen die Nachweise für die Einhaltung der erforderlichen Grenzwerte für den Wärmeschutz geführt. Zur Beurteilung wurden die thermischen Anforderungen entsprechend der OIB RL 6 herangezogen.

Die Anforderungen nach OIB RL – 6 Kap. 4.2.2: Nicht-Wohngebäude an Heizenergiebedarf bzw. die Anforderungen über den Gesamtenergieeffizienz-Faktor sind eingehalten und nachgewiesen. Mit den Kenndaten für die Glasflächen ist eine sommerliche Überwärmung im Sinne der OIB Richtlinie 6 und der ÖNORM B 8110-3 nicht zu erwarten.

Für Aufbauten die dem Abschnitt 7 der ÖNORM B 8110, Teil 2 entsprechen, kann ein diffusionstechnischer Nachweis entfallen. Für Aufbauten die diesem Abschnitt nicht entsprechen wird bei entsprechend sachgerechter Ausführung der notwendigen dampfbremsenden bzw. -sperrenden Schichten kein feuchtetechnisches Problem erwartet. Baukörperanschlüsse sind gemäß ÖNORM B 5320 und B 5321 ausgeführt

Zur Beurteilung wurde die Anforderungen an den Schallschutz gemäß ÖNORM B 8115 herangezogen. Den Nachweis für Schallschutz der Fenster erfolgte nach ÖNORM B 8115-4 entsprechend der inneren Ansichtsflächen der jeweils von innen betrachteten Außenwand bzw. Außendecke von Aufenthaltsräumen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden die im bauphysikalischen Gutachten angeführten Regelaufbauten berücksichtigt und bei Abänderung der nachgewiesenen Regelaufbauten wird ein neuerlicher Nachweis der bauphysikalischen Bewertung durchgeführt.

Für die Bürobereiche wurde der Energieausweis für Nicht-Wohngebäude gem. OIB RL 6:2015 erstellt.

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

Beim gegenständlichen Gebäude handelt es sich um einen eingeschossigen Betriebsbau der nach den Grundsätzen der OIB Richtlinie 2.1 für Betriebsbauten geplant wurde. Das Bauwerk ist derart ausgeführt, dass bei einem Brand die Tragfähigkeit des Bauwerkes während eines bestimmten Zeitraumes erhalten bleibt,

- die Ausbreitung von Feuer und Rauch innerhalb des Bauwerkes begrenzt wird,
- die Löscharbeiten wirksam durchgeführt werden können,
- die Benützer das Gebäude unverletzt verlassen oder durch andere Maßnahmen gerettet werden können und
- die Sicherheit der Einsatzkräfte berücksichtigt ist.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
C – Gutachten
C2 –Hochbau

Bei der Errichtung der Halle werden folgende brandschutztechnische Maßnahmen getroffen, um die Entstehung bzw. Auswirkungen eines Brandes zu verhindern bzw. zu minimieren:

- Ausbildung von Hauptbrand – und Brandabschnitten Brandmeldeanlage gem. TRVB S 123 im „Vollschutz“ inkl. Weiterleitung zur Feuerwehr.
- Akustische Alarmierung
- Brandfallsteuerung gem. TRVB 151
- Sprinkleranlage nach TRVB 1237 S im Schutzzumfang Vollschutz
- Rauch und Wärmeabzugsanlage sinngemäß nach der TRVB 125
- Mittel der Ersten Löschhilfe (tragbare Feuerlöscher)gem. TRVB 124
- Erweiterte Löschhilfe gem. TRVB 128
- Fluchtweg-Orientierungsbeleuchtung gem. TRVB 102

Aufgrund der automatischen Löschanlage ergibt sich für den Betriebsbau die Sicherheitskategorie K 4.2.

Die Nettogrundfläche der Hauptbrandabschnitte unterschreiten das mögliche Flächenausmaß gem. OIB RL 2.1 Pkt. 3.5.1 und Tabelle 1 der OIB RL 2.1.

Sämtliche in den Plänen eingetragenen. Hauptbrandabschnitte bzw. Brandabschnitte werden mit Wänden und Decken der Feuerwiderstandsklasse REI 90 bzw. EI 90 bzw. dort wo es zur mechanischen Beanspruchung durch umgefallenes Lagergut kommen kann in REI 90-M bzw. EI 90-M gemäß ÖNORM EN 13501-2 aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1 umschlossen.

Die Öffnungen (Tore) in den Brandwänden werden mit EI₂ 90-C Abschlüssen gemäß ÖNORM EN 13501-2 im Brandfall geschlossen. Öffnungen in brandabschnittsbildenden Wänden werden sofern die Summe nicht mehr als 20m² ergibt, mit EI₂ 30-C gemäß ÖNORM EN 13501-2 Abschlüssen geschlossen.

Leitungen die brandabschnittsrelevante Bauteile queren werden mit Abschottungen in der Feuerwiderstandsklasse des zu durchdringenden Bauteils nach der ÖNORM EN 13501-2 versehen.

Das vorliegende Projekt erfüllt die Bauteilanforderungen gemäß OIB – Richtlinie 2.1 Brandschutz bei Betriebsbauten.

Die Außenwandbekleidung sowie die Komponenten bzw. das Gesamtsystem von den nichttragenden Außenwänden entspricht mindestens dem Brandverhalten der Anforderungsklasse C gemäß ÖNORM EN 13501-Teil 1. Außenwände mit Brandschutzanforderung im Bereich von Brandüberschlag (Stirnseite zum Bürogebäude, Außenwandstreifen 2 Meter im Bereich von Brandwänden zur Verhinderung des horizontalen

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
C – Gutachten
C2 –Hochbau

Brandüberschlag) werden als Brandwände in Stahlbeton in REI 90 bzw. EI 90 (gem. ÖNORM EN 13501-Teil 2) aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 (gem. ÖNORM EN 13501-Teil 1) errichtet.

Die Bodenbeläge in der Halle und in den Technikräumen werden in der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens $C_{fi} s1$ gemäß ÖNORM EN 13501- 1 festgelegt. Außentstiegen werden gem. AStV §19 Abs. 5 in A2 ausgeführt. Die Rutschfestigkeit im Freien beträgt gem. BGR 181 mind. R11; Die Rutschklassen der übrigen Fußbodenbeläge entsprechen der Nutzungsart gem. BGR 181.

Die max. Fluchtweglänge von 70 m nach OIB RL 2.1 inkl. der im Punkt 3.6.2 c) festgelegten Voraussetzungen für die verlängerten Fluchtwege im Betriebsbau sind eingehalten. In den Grundrissplänen sind jene Personenanzahlen, die jeweils die höchstmögliche Anzahl gleichzeitig anwesender Personen, die im Gefahrenfall auf den Fluchtweg oder Notausgang angewiesen sein könnten, dargestellt.

Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der AStV bzw. der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen. Sämtliche Notausgänge sind mit Notausgangsschlüsse gem. ÖNORM EN 179 ausgebildet, und sind somit jederzeit offenbar.

Ausgänge, Verkehrswege, Türen und Tore können leicht und sicher begangen, bzw. bedient werden und gefährden keine Personen. Türen, auf die mehr als 15 Personen im Fluchtfall angewiesen sind, werden in Fluchtrichtung öffnend ausgebildet. Die Hauptgänge haben eine lichte Durchgangsbreite von mindestens 1,20 m.

Die Stiegen entsprechen der OIB Richtlinie 4 und der ÖNORM B 5371. Die Handläufe von Geländer und Brüstungen sind entsprechend OIB-4 ausgeführt.

Die Höhe der Absturzsicherungen beträgt mindestens 100 cm, ausgenommen davon sind Bereiche deren Nutzung entgegensteht wie z.B. Laderampe.

Die manuell bedienbaren Feuerlöscheinrichtungen (Geräte entsprechen der ÖNORM EN 3) werden gut sichtbar und entsprechend gekennzeichnet situiert (gem. TRVB 124 F). Beschriftungen erfolgen gemäß ÖNORM F 2030.

Für das gesamte Gebäude wird eine Erdung- und Blitzschutzanlage entsprechend der letztgültigen Vorschriften, insbesondere ÖVE/ÖNORM E-62305, vorgesehen.

C2.1.2 Bürogebäude

Vom Standpunkt des Hochbaues ist der vorgelegte Bauentwurf für das Betriebsgebäude Nord zur Ausführung geeignet und entspricht den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und des Verkehrs unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes sowie dem Stand der Technik.

Aus Sicht des Gutachters für „**Hochbau**“ wird festgehalten, dass das gegenständliche Projekt in sich schlüssig ist.

Die gewählte Konstruktion in Stahlbeton, ist eine übliche und erprobte Bauart. 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.

Im Einreicheinlageteil Bauphysik werden für mögliche Wand-, Decken- und Fußbodenaufbauten sowie Verglasungen die Nachweise für die Einhaltung der erforderlichen Grenzwerte für den Wärmeschutz geführt. Zur Beurteilung wurden die thermischen Anforderungen entsprechend der OIB RL 6 herangezogen.

Die Anforderungen nach OIB RL – 6 Kap. 4.2.2: Nicht-Wohngebäude an Heizenergiebedarf bzw. die Anforderungen über den Gesamtenergieeffizienz-Faktor sind eingehalten und nachgewiesen. Mit den Kenndaten für die Glasflächen ist eine sommerliche Überwärmung im Sinne der OIB Richtlinie 6 und der ÖNORM B 8110-3 nicht zu erwarten.

Für Aufbauten die dem Abschnitt 7 der ÖNORM B 8110, Teil 2 entsprechen, kann ein diffusionstechnischer Nachweis entfallen. Für Aufbauten die diesem Abschnitt nicht entsprechen wird bei entsprechend sachgerechter Ausführung der notwendigen dampfbremsenden bzw. -sperrenden Schichten kein feuchtetechnisches Problem erwartet. Baukörperanschlüsse sind gemäß ÖNORM B 5320 und B 5321 ausgeführt

Zur Beurteilung wurde die Anforderungen an den Schallschutz gemäß ÖNORM B 8115 herangezogen. Den Nachweis für Schallschutz der Fenster erfolgte nach ÖNORM B 8115-4 entsprechend der inneren Ansichtsflächen der jeweils von innen betrachteten Außenwand bzw. Außendecke von Aufenthaltsräumen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden die im bauphysikalischen Gutachten angeführten Regelaufbauten berücksichtigt und bei Abänderung der nachgewiesenen Regelaufbauten wird ein neuerlicher Nachweis der bauphysikalischen Bewertung durchgeführt.

Für die Bürobereiche wurde der Energieausweis für Nicht-Wohngebäude gem. OIB RL 6:2015 erstellt.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
C – Gutachten
C2 –Hochbau

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden die im bauphysikalischen Gutachten angeführten Regelaufbauten berücksichtigt und bei Abänderung der nachgewiesenen Regelaufbauten wird ein neuerlicher Nachweis der bauphysikalischen Bewertung durchgeführt.

Das Gebäude derart ausgeführt, dass bei einem Brand

- die Tragfähigkeit des Bauwerkes während eines bestimmten Zeitraumes erhalten bleibt,
- die Ausbreitung von Feuer und Rauch innerhalb des Bauwerkes begrenzt wird,
- die Löscharbeiten wirksam durchgeführt werden können,
- die Benützer das Gebäude unverletzt verlassen oder durch andere Maßnahmen gerettet werden können und
- die Sicherheit der Einsatzkräfte berücksichtigt ist.

Maßnahmen zur Brandvermeidung werden durch entsprechende Material- und Konstruktionswahl der Bauteile und Anlagen sowie durch entsprechende Betriebsführung gesetzt. Bei der Errichtung der Bauwerke werden folgende brandschutztechnische Maßnahmen getroffen, um die Entstehung bzw. Auswirkungen eines Brandes zu verhindern bzw. zu minimieren:

- Ausbildung von Brandabschnitten
- Rauchabzug gem. TRVB S 111
- Mittel der Ersten Löschhilfe (tragbare Feuerlöscher)
- Fluchtweg-Orientierungsbeleuchtung gem. TRVB 102
- Blitzschutzanlage nach ÖVE / ÖNORM EN 62305-1

Das gegenständliche Projekt ist aufgrund der Ausdehnung der Grundfläche von mehr als 400 m² und einem Fluchtniveau von nicht mehr als 7 m der Gebäudeklasse 3 gemäß OIB Richtlinie 2 zuzuordnen. Das vorliegende Projekt entspricht der Bauteilanforderung gemäß OIB Richtlinie 2 / Tabelle 1a und Tabelle 1b für die Gebäudeklasse 3. Das Gebäude ist in ca. 10 Brandabschnitte unterteilt. Die größtmögliche zulässige Fläche eines Brandabschnittes bei oberirdischen Geschoßen wird gemäß OIB RL 2 eingehalten.

Sämtliche in den Plänen eingetragenen Brandabschnitte werden mit Wänden und Decken der Feuerwiderstandsklasse REI 90 bzw. EI 90 gemäß ÖNORM EN 13501-2 aus Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1 umschlossen. Brennbare Dämmschichten werden nicht durch Abschottungen oder brandabschnittsbildende Bauteile geführt. Alle geplanten Brandabschnitte werden durch entsprechende Brandschutztüren abgeschlossen. Die in den Plänen eingetragenen Türen in

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
C – Gutachten
C2 –Hochbau

brandabschnittsbildenden Wänden werden in der Qualifikation EI₂ 30-C gemäß ÖNORM EN 13501-2 ausgeführt. Aufgrund der geringen Öffnungsgrößen in der brandabschnittsbildenden Wand entspricht dies den Anforderungen der OIB RL 2.

Bei Schächten, Kanälen, Leitungen und sonstige Einbauten, die Wände durchdringen, wird durch geeignete Maßnahmen sichergestellt, dass eine Übertragung von Feuer und Rauch über die Zeit der entsprechenden Feuerwiderstandsklasse wirksam eingeschränkt wird.

Die Brandschutztechnischen Anforderungen bei Leitungen und deren Durchführungen sowie auch Haustechnikschachtkonstruktionen werden gemäß der TRVB 110 B umgesetzt, und entsprechen somit dem Stand der Technik.

Die Bauprodukte für Fußboden-, Wand- und Deckenbeläge bzw. -verkleidungen wurden entsprechend der OIB RL 2 für die Gebäudeklasse 3 ausgewählt und beplant. Das Stiegenhaus wurde gem. Tab 3 für Gebäudeklasse 3 geplant und entspricht somit dem Stand der Technik.

Die max. Fluchtweglängen nach OIB Richtlinie und AStV sind eingehalten. Zusätzlich steht ein zweiter Rettungsweg zur Verfügung.

In den Grundrissplänen sind jene Personenanzahlen dargestellt, die jeweils die höchstmögliche Anzahl gleichzeitig anwesender Personen, die im Gefahrenfall auf den Fluchtweg oder Notausgang angewiesen sein könnten, angibt. Zusätzlich liegt ein Nachweis für die ausreichende Stiegenbreite gem. OIB RL 4 und AStV in der Baubeschreibung vor.

Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der AStV bzw. der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

Die Ein- und Ausgänge des Betriebsgebäudes Nord entsprechen den Anforderungen von Notausgängen. Ausgänge, Verkehrswege, Türen und Tore können leicht und sicher begangen, bzw. bedient werden und gefährden keine Personen.

Türen, auf die mehr als 15 Personen im Fluchtfall angewiesen sind, werden in Fluchtrichtung öffnend ausgebildet.

Die Rutschklassen der Fußbodenbeläge entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Die Stiegen entsprechen der OIB Richtlinie 4 und der ÖNORM B 5371. Das Geländer wird entsprechend der OIB Richtlinie ausgebildet, die Handläufe in den 1 Stock entsprechend der ÖNORM B 1600.

Das Gebäude ist im Sinne der ÖNORM B1600 barrierefrei gestaltet. Die horizontale Erschließung erfolgt ohne Stufenbildung. Ein Aufzug gem. ÖNORM EN 81-70 (Ausführung rollstuhlgerecht) ermöglicht die Vertikalerschließung in alle Geschoße durch Rollstuhlfahrer. Ein Behinderten WC inkl. Waschtisch steht zur Verfügung.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
C – Gutachten
C2 –Hochbau

Die manuell bedienbaren Feuerlöscheinrichtungen (Geräte entsprechen der ÖNORM EN 3) werden gut sichtbar und entsprechend gekennzeichnet situiert (gem. TRVB F 124). Beschriftungen erfolgen gemäß ÖNORM F 2030. Das Gebäude wird mit einer Brandmeldeanlage ausgestattet.

Die Fluchtwege werden gemäß TRVB E 102 (Fluchtweg-Orientierungsbeleuchtung) gut sichtbar und dauerhaft gekennzeichnet.

Für das gesamte Gebäude wird eine Erdung- und Blitzschutzanlage entsprechend der letztgültigen Vorschriften, insbesondere ÖVE/ÖNORM E-62305, vorgesehen.

C2.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Alle Arbeitsräume entsprechen den Erfordernissen des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer. Luftwechsel und Raumtemperaturen sind dem menschlichen Organismus angemessen. Lärm, elektrostatische Aufladung, üble Gerüche, Erschütterungen, schädliche Strahlungen, Nässe und Feuchtigkeit wird nach Möglichkeit vermieden bzw. liegen die Belastungen unter den entsprechenden gesetzlichen Maximalwerten. Alle Arbeitsräume besitzen über ausreichend Fläche, Höhe und Luftraum.

Alle Arbeitsräume sind möglichst gleichmäßig gem. §25 AStV natürlich belichtet. Die Summe der Lichteintrittsflächen (Architekturlichte – 15%) bis zu einem Lichttransmissionsgrad der Verglasung von 0,65 betragen zumindest 10% der Grundfläche des Raumes. Alle ortsgebundenen Arbeitsplätze besitzen eine Sichtverbindung ins Freie von mindestens 5 % der Raumgrundfläche. Störende Sonneneinstrahlung wird durch Sonnenschutz (außen liegende Jalousien) unterbunden.

Alle Arbeitsräume sind ausreichend künstlich beleuchtet. Die Beleuchtung wird sicher bedienbar ausgeführt. Alle Arbeitsräume werden mit einer möglichst gleichmäßigen und farbneutralen Beleuchtung mit mindestens 100 Lux ausgestattet, wobei störende Einflüsse wie große Leuchtdichten, Blendung, Flimmern etc. vermieden werden.

Ortsgebundene Arbeitsplätze besitzen über eine ausreichende Wärmeisolierung (entsprechend Bauphysik).

Generell werden nach Geschlechtern getrennte Toilettenanlagen errichtet. Für jeweils mindestens 15 Mitarbeiter steht eine Toilettenzelle zur Verfügung. Alle Toiletten verfügen über Vorräume mit Waschelegenheit. Das Verhältnis Männer zu Frauen wurde mit 90:10 in der Kontraktlogistikhalle fixiert.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
C – Gutachten
C2 –Hochbau

Für Büroarbeitnehmer sind im Büroverband versperrbare Garderobenschränke angeordnet. Alle anderen Arbeitnehmer erhalten versperrbare Spinde, die in nach Geschlechtern getrennten Umkleideräumen situiert sind. In den Umkleiden sind zumindest 0,60 m² freie Bodenflächen pro gleichzeitig anwesenden Mitarbeiter vorhanden. Ausstattung und Raumtemperierung erfolgt gemäß AStV.

Fußböden sind befestigt, trittsicher und rutschfest, leicht zu reinigen und ihren Anforderungen entsprechend widerstandsfähig. Bodenabläufe werden mit Geruchsverschluss versehen. Wand- und Deckenflächen sind ebenfalls leicht zu reinigen und ihren Anforderungen entsprechend widerstandsfähig. Sie sind im Brandfall nicht tropfend und setzen keine toxischen Gase frei.

Gänge sind eben und trittsicher ausgeführt und verfügen über eine ausreichende rutschhemmende Oberfläche. Die Anforderung an die Rutschfestigkeit gemäß BGR 181 wird eingehalten. Es werden keine Einzelstufen im Verlauf von Gängen bzw. Treppenpodesten und sonstige einzelne Niveausprünge ausgeführt.

Verkehrswege besitzen zumindest die erforderlichen Mindestbreiten: Durchgänge zwischen Möbeln min.60 cm, Verkehrswege ohne Fahrverkehr mindestens 100 cm.

Die Planung gewährleistet im Bürogebäude eine max. Entfernung von 40 m aus dem Gebäude ins Freie bzw. in einen gesicherten Fluchtbereich gemäß §21 AStV.

Nur im Bereich der Halle überschreiten die Fluchtweglängen die nach §17 AStV erforderlichen 40 m bis ins Freie.

Aufgrund der geplanten Raumhöhe und aufgrund der Brandfrüherkennung durch eine automatische Brandmeldeanlage im Vollschutz entsprechen die maximal geplanten Fluchtweglängen von bis zu 70 m den Anforderungen der OIB Richtlinie 2.1, welche als Stand der Technik herangezogen wird und aufgrund deren Einhaltung die genannten Schutzziele erfüllt werden.

Sämtliche Hauptverkehrswege und Fluchtwege, sowie Ausgänge, werden entsprechend der KennV und gem. ISO 7010 gut sichtbar und dauerhaft gekennzeichnet. Die Ein- und Ausgänge des Gebäudes entsprechen den Anforderungen von Notausgängen entsprechend § 18 und § 20 AStV.

Türe und Tore sind ausreichend stabil und widerstandsfähig und sicher zu bedienen. Durchsichtige Türen und Tore sind entsprechend gekennzeichnet und bestehen aus Sicherheitsmaterial. Selbstschließende Brandschutztüren werden regelmäßig kontrolliert.

Das gesamte Objekt wird entlang der erforderlichen Fluchtwege bis ins Freie mit einer Fluchtwegsorientierungsbeleuchtung gem. TRVB 102 inkl. Belichtungsstärke EN 1838 sowie den Vorgaben und Richtlinien der Allgemeinen Arbeitnehmerschutzverordnung errichtet.

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
C – Gutachten
C2 –Hochbau

Elektrische Anlagen werden so ausgeführt, dass keine Brand- und Explosionsgefahr entsteht und dass Arbeitnehmer vor Unfallgefahren geschützt sind. Kabelanlagen für die Sicherheitsbeleuchtung werden für den Funktionserhalt von 30 Minuten ausgelegt.

Lichtkuppeln sind ausreichend stabil und widerstandsfähig. Lichtkuppeln sind im Brandfall nicht tropfend und setzen keine toxischen Gase frei. Überkopfverglasungen werden aus Verbundsicherheitsglas ausgeführt. Dachkuppeln werden durchtrittssicher ausgeführt.

Bildschirmarbeitsplätze werden so eingerichtet, dass Blendungen und störende Reflexionen vermieden werden. Dies geschieht durch rechtwinkelig zur Außenwand angeordnete Arbeitstische, verstellbare Lichtschutzvorrichtungen an den Fenstern (Jalousie), gebrochene Farbgebung der raumumhüllenden Flächen und bildschirmarbeitsplatzgerechte Leuchten.

In der Regel sind die Fenster öffenbar ausgeführt und von den Räumen aus zu reinigen. Die Öffnungsmechanismen sind leicht und gefahrlos zu bedienen. Ansonsten sind Teleskopstangen zu verwenden.

Die Reinigung der Fassade erfolgt über Hubsteiggeräte. Zum Sichern der Arbeiten am Dach werden Einzelanschlagpunkte vorgesehen.

C2.2.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Das Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument weist die gem. § 2 DOK-VO erforderlichen Inhalte auf. Es wurde auf Basis der Einreichunterlagen erstellt, stimmt mit dem geplanten Projekt überein und wird dem Projektfortschritt entsprechend fortgeführt.

C2.2.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Gemäß § 8 (1)(3) BauKG wurde eine Unterlage für spätere Arbeiten am Bauwerk – in der gegenwärtigen Vorbereitungsphase erstellt. Die Gliederung orientiert sich einerseits an der an der ÖNORM B 2107-2:2007 „Umsetzung des Baukoordinationsgesetzes (BauKG), Teil 3: Verfahren zur Erstellung von Unterlagen für spätere Arbeiten“

Die für die Baulichkeiten des gegenständlichen Projektes vorgelegte Unterlage widerspiegelt die konkreten Merkmale der Bauwerke und trifft für alle Bauteile und Fachbereiche die zu treffenden Maßnahmen zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer bei den zu erwartenden späteren Arbeiten, wie Nutzung, Wartung, Instandhaltung oder Umbauarbeiten.

C2.2.3 Explosionsschutzdokumente

Ein Vexat-Dokument liegt vor. Es wurde die Ermittlung und Beurteilung der Explosionsgefahren, eine Einstufung explosionsgefährdeter Bereiche sowie eine Festlegung der notwendigen Explosionsschutzmaßnahmen für die beschriebenen Bereiche durchgeführt.

Unter den beschriebenen Voraussetzungen (Arbeitsstoffe, Arbeitsprozesse und eingesetzte Geräte und Maschinen) und insbesondere nach Umsetzung der Maßnahmen und Forderungen ist eine Gefährdung durch Explosion für Personen und Sachen nach Stand der Technik nicht gegeben.

Der Bereich der Ladestation Flurförderfahrzeuge wurde eingehend untersucht. Die Aufstellbereiche der Ladestationen sind großflächige und großvolumige Hallenbereiche, die eine natürliche Belüftung aufweisen. Im Bereich der Explosionsschutzonen sind keine Zündquellen vorhanden.

C2.2.4 Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften, insbesondere des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, und der Verordnungen in Durchführung des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes

C2.2.4.1 Arbeitsmittelverordnung

Die zum Einbau gelangenden festen Aufstiege aus Metall als Dachaufstieg sind der einschlägigen ÖNORM Z 1600 (fest verlegte Aufstiege aus metallischen Werkstoffen) ausgeführt, womit auch die Bestimmungen für fest verlegte Leitern gem. § 35 AM-VO eingehalten sind.

C2.2.4.2 Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung

Für Arbeiten im Dachbereich sind mit dem fest angebrachten, flächendeckenden Seilsicherungssystem die gem. § 72 (2) erforderlichen geeigneten Befestigungseinrichtungen für die Verwendung von Höhensicherungsgeräten vorgesehen.

C2.2.4.3 Verordnung über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Wie die Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente ergab, wurden die Bestimmungen der DOK-VO eingehalten.

C2.2.4.4 Kennzeichnungsverordnung

Fluchtwege und die Mittel der Ersten Hilfe bzw. Löschhilfe werden gem. Kennzeichnungsverordnung markiert. Weiterer Kennzeichnungsbedarf wird in der Inbetriebnahmephase festzulegen werden.

C2.2.4.5 Elektroschutzverordnung

Bei der Planung des Innenausbaues wurde bzw. wird die Einhaltung der ESV berücksichtigt. Nähere Ausführung siehe Fachgebiet Elektrotechnik.

C2.2.5 Sonstige Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer, insbesondere der Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs. 3 Z 2 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, sowie gemäß Anhang A und Anhang B der Arbeitsmittelverordnung, BGBl. II Nr. 164/2000,

Im gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren ist die Ausstattung mit Arbeitsmitteln idS grundsätzlich nicht Antragsgegenstand, dementsprechend sind diese in der Dokumentation nicht behandelt.

Allgemein kann dazu festgehalten werden, dass gemäß § 33 (3) Z 2 ASchG Arbeitgeber nur solche Arbeitsmittel zur Verfügung stellen dürfen, die hinsichtlich Konstruktion, Bau und weiterer Schutzmaßnahmen den für sie geltenden Rechtsvorschriften über Sicherheits- oder Gesundheitsanforderungen entsprechen. Arbeitsmittel gem. Anhang A (Vorschriften über Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen - Inverkehrbringen von Arbeitsmitteln) werden nur mit entsprechender Kennzeichnung in Verkehr gebracht werden.

C2.2.6 Vorliegen der Voraussetzungen gemäß § 95 Abs. 3 Z 2 des Arbeitnehmer-Innenschutzgesetzes

Im Bereich der KL Halle wird um Ausnahmegenehmigung nach §95 angesucht. Die Fluchtweglängen in der Halle überschreiten die nach §17 erforderlichen 40 m bis zum gesicherten Fluchtbereich nach §21 AStV.

Aufgrund der geplanten Raumhöhe von mehr als 10 Meter und durch die Brandfrüherkennung durch eine automatische Brandmeldeanlage im Schutzzumfang Vollschutz inkl. brandfallgesteuerte Alarmierung inkl. eines weiteren möglichst entgegengesetzten Ausganges entsprechen die maximal geplanten Fluchtweglängen von bis zu 70 m den Anforderungen der OIB Richtlinie 2.1, welche als Stand der Technik

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisbG
C – Gutachten
C2 –Hochbau

herangezogen wird und aufgrund deren Einhaltung die genannten Schutzziele erfüllt werden.

C3 Brandschutz

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens des § 31a-Gutachters, aus Sicht des Fachgebietes „**Brandschutz**“ 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.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht des Fachgebietes „**Brandschutz**“ im Wesentlichen vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht des Fachgebietes „**Brandschutz**“ 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 „**Brandschutz**“ 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

C3.1.1 Beurteilungsgrundlagen

Als Beurteilungsbasis wurden die OIB Richtlinien Brandschutz, die einschlägigen Normen und Richtlinien (TRVB), die Anforderungen von unterirdischen Verkehrsanlagen der letzten Jahre und die generellen brandschutztechnischen Schutzziele gemäß des OIB Leifadens „Abweichungen im Brandschutz und Brandschutzkonzepte“ herangezogen.

Die OIB RL basieren auf den Beratungsergebnissen der, von der Landesamtsdirektorenkonferenz zur Ausarbeitung eines Vorschlags zur Harmonisierung bautechnischer Vorschriften, eingesetzten Länderexpertengruppe und wurde von der Generalversammlung des Österreichischen Instituts für Bautechnik (OIB) beschlossen. Diese Richtlinien sind von mehreren Bundesländern per Gesetz für verbindlich erklärt und

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EibG
C - Gutachten
C3 – Brandschutz

von allen als Stand der Technik anerkannt. Die OIB RL können daher als allgemeine anerkannte Regeln der Technik angesehen werden und stellen somit den Stand der Technik dar.

Gemäß des OIB Leifadens „Abweichungen im Brandschutz und Brandschutzkonzepte“ muss ein Bauwerk derart entworfen und ausgeführt sein, dass bei einem Brand:

- die Tragfähigkeit des Bauwerks während eines bestimmten Zeitraums erhalten bleibt,
- die Entstehung und Ausbreitung von Feuer und Rauch innerhalb des Bauwerks begrenzt wird,
- die Ausbreitung von Feuer auf benachbarte Bauwerke begrenzt wird,
- die Bewohner das Gebäude unverletzt verlassen oder durch andere Maßnahmen gerettet werden können und
- die Sicherheit der Rettungsmannschaften berücksichtigt wird und wirksame Löscharbeiten möglich sind.

C3.1.2 KL-Halle

C3.1.2.1 Gebäudeeinstufung

Auf Grund der automatischen Löschanlage (Sprinkleranlage) ist das Gebäude in die Sicherheitskategorie K 4.2 gemäß OIB RL 2.1 einzustufen.

C3.1.2.2 Baulicher Brandschutz

Grundsätzlich sind gemäß den geplanten Ausführungen die Bestimmungen der OIB RL 2.1 eingehalten.

Die OIB RL 2.1 legt die Obergrenze der Flächen von Hauptbrandabschnitten in Abhängigkeit der Feuerwiderstandsklasse der Tragkonstruktion, der aussteifenden Wände sowie der Geschosshöhe und der Sicherheitskategorie fest.

Die KL-Halle ist in drei Brandabschnitte unterteilt, wobei der größte eine Fläche von 6.350 m² aufweist. Für die drei Brandabschnitte und das angrenzende Palettenlager wird eine Sprinkleranlage mit dem Schutzzumfang Vollschutz ausgeführt. Zusätzlich sind eine Brandmeldeanlage gemäß TRVB 123 S in Vollschutz mit Alarmweiterleitung zur Feuerwehr der Stadt Wien und eine Rauchableitungsanlage gemäß TRVB 125 S Anhang 8 vorhanden. Somit kann mit einer Branddetektion im Brandentstehungsstadium und einer raschen Brandbekämpfung gerechnet werden.

Für eine Brandbekämpfung von außen, ist das Gebäude umfahrbar. Die Abstände zu Nachbarn sind eingehalten.

Die geplanten Ausführungen entsprechen dem Stand der Technik. Die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs ist gewährleistet.

C3.1.2.3 Betriebstechnischer (anlagentechnischer) Brandschutz

Die OIB RL 2.1 legt die Obergrenze der Flächen von Hauptbrandabschnitten in Abhängigkeit der Feuerwiderstandsklasse der Tragkonstruktion, der aussteifenden Wände sowie der Geschosszahl und der Sicherheitskategorie fest. Das Gebäude war um in die Sicherheitskategorie K 4.2 eingestuft zu werden mit einer Sprinkleranlage auszustatten. Es werden alle Brandabschnitte und das Palettenlager im Freien mit Ausnahme der zulässigen Ausnahmen gemäß TRVB 127 S gesprinklert. Die Sprinkleranlage wird gemäß der allgemein anerkannten Richtlinie TRVB 127 S dimensioniert, ausgeführt und betrieben.

Es wird eine Brandmeldeanlage im Schutzbereich Vollschutz gemäß TRVB 123 S mit Alarmweiterleitung zur Feuerwehr der Stadt Wien vorgesehen. Die Brandmeldeanlage wird gemäß der allgemein anerkannten Richtlinie TRVB 123 S ausgeführt und betrieben. Die Brandfallsteuerungen werden gemäß der allgemein anerkannten Richtlinie TRVB S 151 ausgeführt.

Zur Entrauchung der drei Brandabschnitte der KL-Halle sind natürliche Rauchableitungsanlagen gemäß TRVB 125 S zur Unterstützung des Feuerwehreinsatzes vorgesehen. Die Rauchableitungsanlagen werden gemäß der allgemein anerkannten Richtlinie TRVB 125 S Anhang 8 mit 1% der Grundfläche dimensioniert, ausgeführt und betrieben.

Die geplanten Ausführungen entsprechen dem Stand der Technik. Die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs ist gewährleistet.

C3.1.2.4 Betrieblicher (organisatorischer) Brandschutz

Vom gesamten Objekt werden Brandschutzpläne gemäß TRVB O 121 erstellt. Ein Exemplar wird in einem Plankasten im Bereich des Feuerwehrbedienfeldes beim Feuerwehr-Hauptzugang hinterlegt.

Die Ausführungsrichtlinie des Brandschutzplans entspricht dem Stand der Technik.

Die Ausbildung des Brandschutzbeauftragten, des Stellvertreters und der Brandschutzwarte entspricht sowohl der OIB 2.1 und den einschlägigen Richtlinien TRVB O 119 und TRVB O117 und somit dem Stand der Technik.

Das Betriebspersonal wird bezüglich der Brandschutzmaßnahmen, des Verhaltens im Brandfall, der Löscheinrichtungen und im Umgang mit den Löschgeräten geschult, so dass unter Beachtung des Selbstschutzes erste Lösch- und Gefahrenabwehrmaßnahmen möglich sind.

Die brandschutztechnischen Einrichtungen (Brandmeldeanlage und Brandfallsteuerungen, Sprinkleranlage, Entrauchungsanlagen, Nasssteigleitung etc.) werden gemäß den einschlägigen Richtlinien betrieben (Eigenkontrolle) und gemäß den Herstellerangaben gewartet. Hierfür sorgt der Brandschutzbeauftragte.

Die betrieblichen Maßnahmen entsprechen dem Stand der Technik und gewährleisten die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs.

C3.1.2.5 Einrichtungen zur Brandbekämpfung

C3.1.2.5.1 Erste und erweiterte Löschhilfe

Die Ausführung der ersten und erweiterten Löschhilfe in Form von Wandhydranten und tragbaren Feuerlöschern erfolgt gemäß der TRVB 124 F. Da mit den vorhandenen Wandhydranten mit einer Schlauchlänge von 30 m die Brandabschnitte der KL-Halle nicht lückenlos abgedeckt werden, wird die Anzahl der gemäß TRVB 124 F ermittelten TFL erhöht. Dies stellt eine zulässige Kompensationsmaßnahme dar.

Die Ausstattung mit Mitteln der ersten und erweiterten Löschhilfe wurde gemäß der anerkannten Richtlinie TRVB F 124 korrekt festgelegt.

Die Ausführungsrichtlinie der ersten und erweiterten Löschhilfe entspricht dem Stand der Technik.

C3.1.2.5.2 Löschwasserversorgung/Löschwasserbedarf/ Löschwasserrückhaltung

Der Löschwasserbedarf wurde gemäß TRVB F 137 unter Berücksichtigung des Brandabschnittes mit dem größten Löschwasserbedarf mit 3.589 l/min errechnet.

Die Berechnung des Löschwasserbedarfs wurde korrekt durchgeführt. Es wurde der Brandabschnitt mit dem größten Löschwasserbedarf zugrunde gelegt.

Die geforderte Löschwasserrate wird durch die projektierte Löschwasserversorgungsanlage (Ringleitung und Überflurhydranten) sichergestellt werden.

Sowohl Löschwasserberechnung als auch Löschwasserversorgung entsprechen dem Stand der Technik.

Die Löschwasserrückhaltung wurde auf Grund der größten anfallenden Löschwassermenge durch Auslösung der Sprinkleranlage und der Brandbekämpfung durch die Feuerwehr berechnet. Die größte zurückzuhaltende Löschwassermenge ergibt sich für die Transportlogistik mit 400 m³. Diese kann gemeinsam mit einem errechneten Schadstoffaustritt von 140 m³ vom betriebseigenen Kanalnetz aufgenommen werden. Dieses ist daher mit Kanalabsperrschiebern ausgestattet, die brandfallgesteuert automatisch schließen. Die Berechnung zur Löschwasserrückhaltung wurde korrekt durchgeführt.

Die Löschwasserversorgung wurde gemäß der anerkannten Richtlinie TRVB F 137 korrekt berechnet. Die Löschwasserrückhaltung wurde gemäß der anerkannten Richtlinie VdS 2557 korrekt berechnet.

Die erste und erweiterte Löschhilfe, die Löschwasserversorgung und Löschwasserrückhaltung entsprechen dem Stand der Technik.

C3.1.2.6 Zusammenfassung

Die projektierten Brandschutzmaßnahmen entsprechen grundsätzlich den Anforderungen der OIB Richtlinie 2.1 „Brandschutz bei Betriebsbauten“ sowie den einschlägigen Richtlinien und Normen. Abweichungen von der OIB RL 2.1 wurden entsprechend kompensiert. In brandschutztechnischer Hinsicht entspricht das Projekt dem Stand der Technik und die Sicherheit und Ordnung des Betriebs der KL-Halle und der Eisenbahn sind gewährleistet.

C3.1.3 Bürogebäude

C3.1.3.1 Gebäudeeinstufung

Das Gebäude ist aufgrund der Grundfläche von mehr als 400 m² und einem Fluchtniveau von nicht mehr als 7 m der Gebäudeklasse 3 gemäß OIB Richtlinie 2 zuzuordnen.

C3.1.3.2 Baulicher Brandschutz

Das vorliegende Projekt entspricht bezüglich der Bauteil- und Baustoffanforderungen der Anforderung der OIB Richtlinie 2 für die Gebäudeklasse 3.

Der Stand der Technik ist eingehalten und die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs ist gewährleistet.

C3.1.3.3 Betriebstechnischer (anlagentechnischer) Brandschutz

Der Rauchabzug des Stiegenhauses wird gemäß TRVB S 111 ausgeführt. Das Gebäude wird mit einer Fluchtwegorientierungsbeleuchtung gemäß TRVB E 102 ausgestattet.

Die projektierten anlagentechnischen Brandschutzeinrichtungen erfüllen die Anforderungen der OIB RL 2 und entsprechen dem Stand der Technik.

Der Stand der Technik ist eingehalten und die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs gewährleistet.

C3.1.3.4 Betrieblicher (organisatorischer) Brandschutz

Es werden Brandschutzpläne gemäß TRVB O 121 erstellt und vor Ort bereitgehalten.

Das Betriebspersonal wird bezüglich der Brandschutzmaßnahmen, des Verhaltens im Brandfall, der Löscheinrichtungen und im Umgang mit den Löschgeräten geschult.

Die organisatorischen Maßnahmen entsprechen dem Stand der Technik, die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs ist gewährleistet.

C3.1.3.5 Einrichtungen zur Brandbekämpfung

C3.1.3.5.1 Erste Löschhilfe

Für die tragbaren Feuerlöscher sind der ÖNORM EN 3 entsprechende Geräte vorgesehen.

Die Anzahl, Situierung und Auswahl der tragbaren Feuerlöscher entspricht der TRVB 124 F und hiermit dem Stand der Technik.

C3.1.3.5.2 Löschwasserversorgung / Löschwasserbedarf

Der Löschwasserbedarf wurde gemäß TRVB F 137 für die angrenzende KL-Halle ermittelt. Der Löschwasserbedarf für das Bürogebäude ist deutlich geringer. Somit gewährleisten die projektierte Ringleitung und die Hydranten eine ausreichende Löschwasserversorgung.

Der Stand der Technik ist eingehalten und die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs gewährleistet.

C3.2 ArbeitnehmerInnenschutz

C3.2.1 Prüfung der Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften

Die den Brandschutz betreffenden Arbeitnehmerschutzbestimmungen insbesondere der AStV werden eingehalten.

C3.2.2 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument liegt vor. Das Dokument ist in sich schlüssig und entspricht in seinem Detaillierungsgrad der Planungstiefe des Einreichprojektes.

C3.2.3 Unterlage für spätere Arbeiten

Eine Unterlage für spätere Arbeiten liegt vor. Das Dokument ist in sich schlüssig und entspricht in seinem Detaillierungsgrad der Planungstiefe des Einreichprojektes.

.

C4 Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens des § 31a-Gutachters, aus Sicht des Fachgebietes **„Eisenbahnbautechnik & 50 Hz Außenanlagen“** 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.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht des Fachgebietes **„Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz“** im Wesentlichen vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht des Fachgebietes **„Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz“** 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 & Außenanlagen 50 Hz“** 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

C4.1.1 Grenzwerte der Trassierung

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.

C4.1.2 Gleisabstände

Es ist ein ausreichender Abstand – auch unter Berücksichtigung von Bogenzuschlägen - zu benachbarten Gleisen gegeben. Entsprechende Seitenräume sind vorhanden.

C4.1.3 Lichtraumprofil

Das Lichtraumprofil LPR 1 ist entsprechend berücksichtigt.

C4.1.4 Oberbau – Gleise

Die gewählte Oberbaukonstruktion entspricht den zu erwartenden Anforderungen auf Basis der Höchstgeschwindigkeiten und Lasten.

C4.1.5 Oberbau – Weichen

Die Weichenformen sind entsprechend der Grenzwerte der Trassierung gewählt.

C4.1.6 Gleisabschlüsse

Die Bemessung der Gleisabschlüsse entspricht den Anforderungen nach RVE 05.05.31.

C4.1.7 Laderampe

Der Abstand der Kante der Laderampe zur Gleisachse sowie die Höhe über SOK wurde entsprechend der betrieblichen Anforderungen gewählt.

C4.1.8 Eisenbahnkreuzungen

Gegen die Errichtung von den im Befund beschriebenen Eisenbahnkreuzungen besteht kein Einwand.

C4.1.9 Bedienräume (Verschieberbahnsteige)

Die Abstände der Bedienräume von der Gleisachse sowie die Ausgestaltung der Oberfläche entsprechen den Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes.

C4.1.10 Ingenieurbauwerke

Im gegenständlichen Vorhaben sind keine Ingenieurbauwerke vorhanden, welche unter direktem Einfluss des Zugsverkehrs stehen. Dementsprechend ist die Betrachtung aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbautechnik nicht relevant.

C4.1.11 Außenanlagen 50 Hz

Die Planung der im Bauentwurf beschriebenen Einrichtungen der Außenanlagen 50 Hz hält die in Gesetzen, Normen und Richtlinien geforderten Anforderungen ein. Der im Projekt geplante Bau wurde durch die vorgelegten Unterlagen ausreichend beschrieben und dargestellt. Mit der Einhaltung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen ist ein sicherer und ordnungsgemäßer, dem Stand der Technik entsprechender Betrieb der 50 Hz Außenanlagen zu erwarten. Die erforderlichen Beleuchtungsstärken der Gleisfeld-Weichenbereiche, LWK-PKW Parkflächen, LKW-PKW Fahrstraßen und Bereich Leercontainerumschlag werden eingehalten.

C4.2 ArbeitnehmerInnenschutz

C4.2.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Das Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument entspricht den Anforderungen der Dok-VO.

C4.2.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Die Unterlage für spätere Arbeiten entspricht den Vorgaben nach §8 BauKG.

C4.2.3 Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT

Eine Betrachtung der Verordnung über explosionsfähige Atmosphären ist für das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz**“ nicht relevant.

C4.2.4 VOLV

Eine Betrachtung der Verordnung über den Schutz der Arbeitnehmer /innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen ist für das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz**“ nicht relevant.

C4.2.5 Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung (EisbAV)

Die sich aus der EisbAV ergebenden Anforderung an die Breite des Gefahrenraums auf der Strecke und im Bereich der Laderampe , die Situierung des Sicherheitsraumes und des Zuganges sowie die Anforderungen an die Bedienräume wurden in der Gestaltung der Querschnitte entsprechend berücksichtigt.

C5 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.

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.

C5.1 Begründung

Die Realisierung der KL-Halle samt Außenanlagen und die Herstellung einer Lagerfläche für Leercontainer stellen einen weiteren Schritt des modularen Errichtungskonzeptes „**Terminal Wien Inzersdorf**“ dar.

Neben den bereits umgesetzten Maßnahmen (KLV* 1 – Anlage, Teile der WLV** – Anlage, Betriebs- und Abstellgleise, Allgemeine Ver- und Entsorgungsmaßnahmen) wird in einem weiteren Modul die KL-Halle samt Außenanlagen und eine Lagerfläche für Leercontainer errichtet.

*KLV = kombinierter Ladungsverkehr

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EISbG
C - Gutachten
C5 – Eisenbahnbetrieb

**WLV = Wagenladungsverkehr

Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht stellen sich die Daten aus dem Bau- und Betriebsprogramm und die dokumentierten Inhalte nach dem heutigen Wissens- und Bearbeitungsstand als plausibel und nachvollziehbar dar.

Aufgrund der *vershubmäßig strukturierten* (Gleis-)Infrastrukturanlagen, wie z.B. in der Verwendung als Vershubgleise Gleis 379, Gleis 381 und Gleis 479, wird dem betrieblichen Thema Vershubdienst [Dienstvorschrift DV V3 (3002) – Betriebsvorschrift – Abschnitt II] Augenmerk geschenkt.

Während der Umsetzungsphase des Projektes werden die ÖBB-internen Bestimmungen über die Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen DA* 30/04.15 (ehemals DB 601.02) und für La (Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten – Bestimmungen La; DA* 30/04.14) berücksichtigt.

*Dienstanweisung

C5.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Die Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzgesetzes und insbesondere der Arbeitsstättenverordnung sind hinsichtlich des Fachgebietes **„Eisenbahnbetrieb“** grundsätzlich eingehalten.

C5.2.1 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.

C5.2.2 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.

C5.2.3 Zusammenfassung ArbeitnehmerInnenschutz

Die zu den vorstehenden Punkten vorliegenden Unterlagen sind entsprechend der Bearbeitungstiefe eines Einreichprojektes vollständig und in sich schlüssig.

Es besteht eine gesetzliche Pflicht zur Weiterführung und Anpassung der Dokumente entsprechend dem Projektfortschritt. Eine ausdrückliche diesbezügliche Erklärung ist nicht erforderlich.

Die gemäß dem Schwerpunktkonzept Eisenbahnanlagen R 10 relevanten Punkte wurden überprüft, die maßgeblichen Bestimmungen sind eingehalten.

C6 Leit- und Sicherungstechnik

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens des § 31a-Gutachters, aus Sicht des Fachgebietes „**Leit- und Sicherungstechnik**“ 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.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht des Fachgebietes „**Leit- und Sicherungstechnik**“ im Wesentlichen vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht des Fachgebietes „**Leit- und Sicherungstechnik**“ 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 „**Leit- und Sicherungstechnik**“ relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) sind inhaltlich in den Einreichprojektunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a ausreichend dargestellt.

Im Rahmen der vorliegenden § 31a-Begutachtung wird ausschließlich auf die Auswirkungen der Betriebsphase und Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes eingegangen, die Bauphase wird im Rahmen der § 31a-Begutachtung nicht beurteilt.

C6.1 Begründung

C6.1.1 Einhaltung des Standes der Technik

Die Planung der im Bauentwurf beschriebenen Einrichtungen der Sicherungstechnik hält die in Gesetzen, Normen und Richtlinien geforderten Anforderungen ein.

Es sind für die Komponenten der Sicherungsanlagen bauartgenehmigte Teile gem. EisbG bzw. nach europäischen Normen entwickelte Komponenten zu verwenden. Die Änderungen

am elektronischen Stellwerk im Bahnhof Blumental werden gemäß SIL 4 (safety integrity level) ausgeführt.

C6.1.2 Sicherheit und Ordnung des Betriebes

Für die Ausführung der Anlagen für Sicherungstechnik kommen nur bescheidmäßig bereits genehmigte Einrichtungen, die sich im Betrieb zufriedenstellend bewährt haben, zur Anwendung. Die grundsätzlichen Ausrüstungsparameter der Sicherungsanlagen sind mit dem vorliegenden Bauentwurf ausreichend beschrieben, sodass die Ausrüstbarkeit und die Umsetzbarkeit der Betriebsziele sichergestellt sind. Sobald die betrieblichen Funktionalitäten über die Softwareprojektierung und die Schaltungstechnik der Innenanlage festgelegt sind, werden diese von fachlich befugten Personen überprüft.

Die bestehenden Stellwerke sind grundsätzlich dafür geeignet, dass die vorgesehenen Änderungen umgesetzt werden können.

C6.2 ArbeitnehmerInnenschutz

C6.2.1 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.

Generell gibt es Arbeitsplätze im Freien im Bereich von Gleisen, Verschieberbahnsteigen sowie 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 unter Berücksichtigung der für die Einreichung erforderlichen Planungstiefe mit dem vorgelegten Bauentwurf umgesetzt werden.

C6.2.2 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 Unterlagen für spätere Arbeiten listen die wesentlichen betriebsnotwendigen Tätigkeiten im Bereich von Gleisen, Verschieberbahnsteigen sowie in den sonstigen Betriebs- und

Terminal Wien Inzersdorf – 3.Änderungseinreichung 2017
§ 31a Gutachten gem. EisbG
C - Gutachten
C6 – Leit- und Sicherungstechnik

Technikräumen auf. 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.

C6.2.2.1 Arbeitnehmerschutzvorschriften gemäß R10

Für den gegenständlichen Bauentwurf kommt das Modul „Sicherungstechnik zur Anwendung.

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

Nicht erwähnte Anforderungen treffen entweder für das gegenständliche Bauvorhaben nicht zu oder können auf Grund der vorgelegten für die Einreichung erforderlichen Planungstiefe noch nicht abschließend beurteilt werden.

C6.2.2.2 Anforderungen ASchG

- § 20 (Allgemeine Bestimmungen über Arbeitsstätten) ASchG kann grundsätzlich als erfüllt betrachtet werden, da im Projekt ausreichende Sicherheits- und Bedienungsräume vorgesehen sind.
- § 24 (Arbeitsstätten im Freien) ASchG kann grundsätzlich als erfüllt betrachtet werden, da im Projekt eine ausreichende Beleuchtung der Verschieberbahnsteige sowie der Weichenbereiche vorgesehen ist. Wenn erforderlich, sind zusätzliche Arbeitsplatzbeleuchtungen vorgesehen.
- § 33 (Allgemeine Bestimmungen über Arbeitsmittel) und § 34 (Aufstellung von Arbeitsmitteln) ASchG können grundsätzlich 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.
- § 61 (Arbeitsplätze) ASchG kann grundsätzlich als erfüllt betrachtet werden, da im Projekt entsprechende Verkehrswege zu den Verschieberbahnsteigen vorgesehen sind und ausreichende Bedienräume eingerichtet werden.
- Betreffend § 65 (Lärm) und § 66 (Sonstige Einwirkungen und Belastungen) ASchG bringt nur der Einsatz persönlicher Schutzausrüstung einen entsprechenden Schutz, da die Arbeiten typischerweise im Gleisbereich auszuführen sind.

C6.2.2.3 Anforderungen AM-VO

- § 3 (Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen) und § 12 (Aufstellung) AM-VO können grundsätzlich als erfüllt betrachtet werden, da beabsichtigt ist, nur bauartgenehmigte Teile gem. EibG 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.

C6.2.2.4 Anforderungen EibAV

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

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

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

C7 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.

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.

C7.1 Begründung

Das Geotechnische Gutachten (Fachbericht Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie und Altlasten, ON 25/01, BGG, 16.12.2010) stellt die geotechnische und hydrologische Planungsgrundlage für das gegenständliche Bauvorhaben dar. Dieses Gutachten ist schlüssig, nachvollziehbar und repräsentiert den Stand der Technik. Das Gutachten enthält auch Grundlagen zu den Belangen der UVE, welche im gegenständlichen Gutachten nicht zu beurteilen sind.

Die Gründungsempfehlungen, und vorgeschlagenen Maßnahmen im Geotechnischen Gutachten sind plausibel und korrespondieren mit den erkundet Untergrundeigenschaften. Sie wurden im zu begutachtenden eingereichten Bauprojekt umgesetzt.

C7.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Die Unterlagen wurden hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Geotechnik**“ geprüft.

Sowohl im Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gem. §5 ASchG bzw. §2 Dok-VO (SiGe-Dok) als auch in der Unterlage für spätere Arbeiten gem. §8 BauKG findet sich kein Hinweis auf Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes mit geotechnischer Relevanz.

C8 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.

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.

C8.1 Begründung

Aus Sicht des Gutachters wird festgehalten, dass das gegenständliche Projekt in sich schlüssig ist. Die vorgesehenen Ergänzungen am Entwässerungssystem entsprechen dem Stand der Technik und sind wasserwirtschaftlich vertretbar.

C8.1.1 Wasserrechte, Schutz- und Schongebiete

Durch die vorgesehenen Baumaßnahmen werden die im Grundwasserschongebiet zum Schutz der Thermalschwefelquelle Oberlaa festgelegten, wasserrechtlich bewilligungspflichtigen Maßnahmen dieser Verordnung nicht greifend. Beeinflussungen des

Tiefengrundwasserkörpers, aus welchem die Thermalschwefelquelle Oberlaa versorgt wird, können nachvollziehbar ausgeschlossen werden.

C8.1.2 Grundwasserschutz

Dem Grundwasserschutz wird durch die geordnete Entwässerung mit Ableitung in temporäre Absetzbecken und Weiterführung über bestehende Ableitungskanäle zum Vorfluter und durch die Entsorgung der Schmutzwässer in den Schmutzwasserkanal der Wien Kanal Rechnung getragen.

C8.1.3 Entwässerungsmaßnahmen

Für die Entwässerungsmaßnahmen werden die relevanten Normen, technischen Spezifikationen, technischen Regelungen und sonstigen technischen Vorschriften für das Fachgebiet „**Wasserbautechnik**“ eingehalten.

C8.1.4 Wasserrechtlicher Konsensantrag

C8.1.4.1 Wasserversorgung

Die Wasserversorgung durch bestehende Trinkwasserleitungen der MA 31 (Wiener Wasserwerke) stellt in nachvollziehbarer Weise eine geregelte Bedarfsdeckung sicher.

C8.1.4.2 Wasserentsorgung

Für die zu erwartenden und in den öffentlichen Kanal einzuleitenden Schmutzwässer liegt die Zustimmung des Kanalbetreibers zur Einleitung der Schmutzwässer vor und ist demnach in plausibler Größenordnung nachvollziehbar gewährleistet.

C8.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Die Prüfung der Unterlagen erfolgte unter Beachtung des Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gem. § 5 ASchG bzw. § 2 Dok-VO (SiGe-Dok) sowie der Unterlage für spätere Arbeiten gem. § 8 BauKG. Hinsichtlich der Anforderungen des Fachgebietes „**Wasserbautechnik**“ wurden keine Hinweise auf Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes festgestellt.

C9 Außenanlagen (Oberfläche)

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens des § 31a-Gutachters, aus Sicht des Fachgebietes „**Außenanlagen (Oberfläche)**“ 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, des Gewässerschutzes, sowie der Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht des Fachgebietes „**Außenanlagen (Oberfläche)**“ im Wesentlichen vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht des Fachgebietes „**Außenanlagen (Oberfläche)**“ 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 „**Außenanlagen (Oberfläche)**“ relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) sind inhaltlich in den Einreichprojektunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a ausreichend dargestellt.

C9.1 Begründung

Die Unterlagen wurden auf ihre Vollständigkeit geprüft und entsprechen dem Stand der aktuellen Planung. Weiters wurde der Stand der Technik auf Basis der gültigen RVS bzw. aktuellen ÖNORMEN geprüft und als ausreichend beschrieben vorgefunden.

Weiters wurden die geforderten Schleppkurven dargestellt und im Rahmen der Prüfung freigegeben. Die Dimensionierungen der Abstellflächen und der Fahrbahnaufbauten entsprechen den gültigen Richtlinien. Im Projekt auch enthalten sind 6 Abstellplätze für Behinderte in unmittelbarer Nähe zum Eingang des Gebäudes.

C9.2 ArbeitnehmerInnenschutz

C9.2.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument

Das vorliegende Dokument ist für das Fachgebiet **„Außenanlagen (Oberfläche)“** ausreichend beschrieben.

C9.2.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Das vorliegende Dokument ist für das Fachgebiet **„Außenanlagen (Oberfläche)“** ausreichend beschrieben.

D SACHVERSTÄNDIGENLISTE

Kapitel	Fachgebiet	Name
B01, C01	Hochbau Sachverständige und Zeichnungsberechtigte	DI Margit Bammer
B02, C02	Konstruktiver Ingenieurbau Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter	DI Erwin Pani
B03, C03	Brandschutz Externer Sachverständiger	DI Martin Heinisch
B04, C04	Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz Sachverständiger Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter	Ing. Jan Fritz DI Volker Havelec
B05, C05	Eisenbahnbetrieb Externer Sachverständiger	Wolfgang Hager
B06, C06	Leit- und Sicherungstechnik Externer Sachverständiger	Ing. August Zierl
B07, C07	Geotechnik Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter	Priv.Do. DI Dr. Fritz Kopf
B08, C08	Wasserbautechnik Sachverständige Technischer Leiter BCT	DI Dr. Birgit Strenn DI Dr. Dieter Pichler
B09, C09	Außenanlagen (Oberfläche) Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter	Ing. Gerhard Nestler
	Gesamtgutachten Sachverständige Technischer Leiter BCT	Johanna Rammer-Wutte BA,MA DI Dr. Dieter Pichler

D01 Hochbau



DI Margit Bammer

Sachverständige und Zeichnungsberechtigte BCT; Fachgebiet: Hochbau

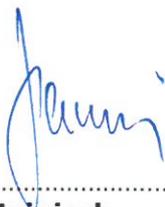
D02 Konstruktiver Ingenieurbau



DI Erwin Pani

Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT; Fachgebiet: Konstruktiver Ingenieurbau

D03 Brandschutz



DI Martin Heinisch

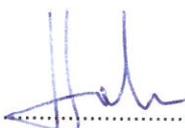
Externer Sachverständiger – Fachgebiet Brandschutz

D04 Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz



.....
Ing. Jan Fritz

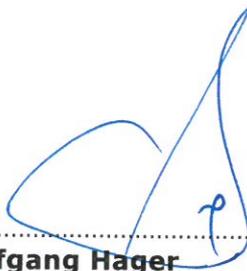
Sachverständiger BCT; Fachgebiet: Außenanlagen 50 Hz



.....
DI Volker Havelec

Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT; Fachgebiet: Eisenbahnbautechnik

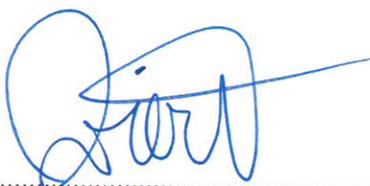
D05 Eisenbahnbetrieb



.....
Wolfgang Hager

Externer Sachverständiger, Fachgebiet: Eisenbahnbetrieb

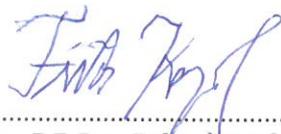
D06 Leit- und Sicherungstechnik



.....
Ing. August Zierl

Externer Sachverständiger, Fachgebiet: Leit- und Sicherungstechnik

D07 Geotechnik



.....
Priv. Doz. DI Dr. Fritz Kopf

Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT, Fachgebiet: Geotechnik

D08 Wasserbautechnik



.....
DI Dr. Birgit Strenn

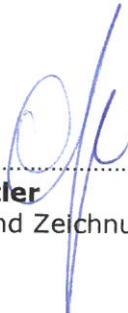
Sachverständige BCT, Fachgebiet: Wasserbautechnik



.....
DI Dr. Dieter Pichler

Technischer Leiter BCT

D09 Außenanlagen (Oberfläche)



.....
Ing. Gerhard Nestler

Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT, Fachgebiet: Geotechnik

Gesamtgutachten



.....
Johanna Rammer-Wutte BA,MA

Sachverständige BCT

BCT

Untere Viaduktgasse 2
1030 Wien

T +43 1 892 00 41

F +43 1 892 00 58

Bahn Consult railway@bcten.com

TEN.BewertungsgesmbH.....www.bcten.com.....

DI Dr. Dieter Pichler

Technischer Leiter BCT