

**ZWEIGLEISIGER AUSBAU DER
POTTENDORFER LINIE**
Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) - Wr. Neustadt

Abschnitt Hennersdorf - Münchendorf
km 7,6 - km 20,8

ÄNDERUNGSPROJEKT 2015
gemäß § 24g UVP-G 2000
Verkehrsprojekt

OBJEKTNR.:		STRECKENNR.: 1062	
ABSCHNITT Km / Stat.		Abschnitt Münchendorf km 17,980 - km 20,761	
Bearb.:	JAG	Planinhalt: Technischer Bericht der Projektänderungen inkl. Verweise auf erf. Angaben gem. EBEV	
Gezei.:			
Geprü.:	JAG		
GZ	1070.04		
Plannummer: PE3311-EB1-MUE1SP-00-4103-F00		Datum: Sep.2015	18 A4
Planung: ARGE PLANUNG POTTENDORFER LINIE ABSCHNITT HENNERSDORF - WAMPERSDORF Federführung: ISP ZT GmbH Bernard Ingenieure Ziviltechniker GmbH Planverfasser: ISP ZT GmbH, 1080 Wien, Blindengasse 26 Tel.: 01/405 42 86, Fax: 01/407 47 12, E-Mail: office@isp-zt.at		Fachreferent: DI Thomas Schöfmann Unterschrift/Stempel	Projektleitung: Ing. Peter Ullrich Bauwerber: ÖBB Infrastruktur AG GB Projekte Neu-/Ausbau Projektleitung Wien Süd Praterstern 3 A-1020 Wien Unterschrift/Stempel

INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINES	3
1.1	Stand der Bewilligungen	3
1.1.1	Abgeschlossene Behördenverfahren	3
1.1.2	Offene Verfahren.....	4
1.2	Verweise betreffend die Anforderungen an den Bericht gemäß § 6 EBEV	4
1.3	Verwendete Unterlagen	6
1.3.1	Vorschriften und Normen.....	6
1.3.2	Entwurfsparameter	7
2	BESCHREIBUNG DER PROJEKTÄNDERUNGEN	8
2.1	Projektänderung 9: Münchendorf: Verkehrsanlagen im Bereich Himberger Straße, Mühlkanal und Triesting	8
2.2	Projektänderung 10: Bf. Münchendorf: Änderung der Gestaltung und Reduktion der Bahnsteiglängen	9
2.3	Projektänderung 11: Münchendorf: Lageverschiebung der Flutbrücke	10
2.4	Projektänderung 12: Münchendorf: Änderung der Trassierung, der Entwässerung und des Lärmschutzes.....	11
2.5	Projektänderung 13: Münchendorf: Änderung der Überführung der Gemeindestraße in km 20,424	12
2.6	Generelle Beschreibung des derzeit vorgesehenen Bauablaufs	13
2.6.1	Allgemeines.....	13
2.6.2	Bauzeit	13
2.6.2.1	Baudauer.....	13
2.6.2.2	Vorgesehener Baubeginn.....	13
2.6.3	Beschreibung der Bauphasen	14
2.6.4	Phasen der Inbetriebnahme:	14
2.6.5	Bauszenarien	14
2.7	Streckenausrüstung	16
2.7.1	Sicherungsanlage.....	16
2.7.2	Oberleitungsanlage	16
2.7.3	Elektrotechnische Anlagen	16
2.8	Grundeinlöse, Flächenbedarf und fremde Rechte	16
2.8.1	Bereich Münchendorf	17
2.8.2	Bauverbotsbereich.....	17
2.8.3	Einbautenverlegungen.....	17
2.8.4	Parteien	17

1 ALLGEMEINES

1.1 Stand der Bewilligungen

1.1.1 ABGESCHLOSSENE BEHÖRDENVERFAHREN

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

Art/Gesetzliche Grundlage	Zuständige Behörde	Aktenzahl	Genehmigungstatbestand	Bescheiddatum
UVP-G 2000	BMVIT	BMVIT-820.301/0004-IV/SCH2/2014	Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000) Trassengenehmigung Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung Eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für die Bauphasen Forstrechtliche Bewilligung für die Rodung von 1,7 ha Waldfläche Errichtung von Anlagen in Bergbaugebieten Wasserbautechnische Maßnahmen	08.05.2014 (Neuer Bescheid im zweiten Rechtsgang nach Aufhebung durch VwGH vom 28.11.2013)
UVP-G 2000	BMVIT	BM-VIT-820.301/003-IV/SCH2/2015	Änderungseinreichung 2014 Verfahren gemäß §24g UVP-G 2000	04.05.2015

Tabelle 1: Genehmigung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung - teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

Sonstige Behördenverfahren

Art/Gesetzliche Grundlage	Zuständige Behörde	Aktenzahl	Genehmigungstatbestand	Bescheiddatum
Teilkonzentriertes Verfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 iVm WRG und Rohrleitungsg	LH NÖ	RU4-U-248/031-2012	Wasserrechtliche Bewilligungen für Wasserhaltung und Entwässerungsmaßnahmen in der Bauphase, Entwässerungsmaßnahmen für die Eisenbahnstrecke und Verlegung des Krottenbaches Rohrleitungsrechtliche Bewilligung zur Querung der Produktenleitung West	26.07.2012
NÖ Naturschutzgesetz	BH Mödling	MDW2-NA-0514/001	Naturschutzbehördliche Bewilligung km 7,6 bis km 20,8	28.09.2012

Art/Gesetzliche Grundlage	Zuständige Behörde	Aktenzahl	Genehmigungstatbestand	Bescheiddatum
Wasserrecht	BH Mödling	Antrag	Wasserrechtliche Bewilligung Erweiterung Fischteich Hennersdorf	02.04.2014
<u>Bewilligungsinhaberin</u> <u>Austrian Power Grid</u> <u>AG:</u> Starkstrom- wegegesetz	BMWFJ	BMWFJ- 556.050/0097- IV/5a/2011	Bau- und Betriebsbewilligungsverfahren gemäß §§6, 7 StWG; Austrian Power Grid AG; 110 kV-Leitung Ebenfurth – Wien Südost (124/1,2B); Umbau zwischen Mast Nr. 102 – 104 (wegen Ausbau der Pottendorfer Linie; Bescheid	12.07.2011

Tabelle 2: Genehmigungen im Rahmen sonstiger Behördenverfahren

1.1.2 OFFENE VERFAHREN

- UVE-Änderungseinreichung 2014;
- Bewilligung für Landesstraßen nach § 12 Straßengesetz;
- Straßenrechtliche Bewilligung für Gemeindestraßen (in Münchendorf);
- Wasserrechtliche Bewilligung für die Einleitung von Straßenwässern in die Vorflut;
- Wasserrechtliche Bewilligung für die Wiedererrichtung von Drainagen der Agrargemeinschaft bei Achau, die bei der Vorhabensausführung zerstört werden.

1.2 Verweise betreffend die Anforderungen an den Bericht gemäß § 6 EBEV

Die Inhalte des Berichts zum Eisenbahnbauentwurf gemäß § 6 EBEV sind an den nachfolgenden Stellen der Einreichunterlagen zu finden.

EBEV-Referenz	Inhalt	Einlage
§ 6 Abs. 3 Z 1	Allgemein verständliche Kurzdarstellung der geplanten Baumaßnahmen einschließlich deren Zielsetzung und der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt	ONr. 38/ 01.1: Umweltbericht, Kap. 6
§ 6 Abs. 3 Z 2	Entwurfsparameter (keine Änderung gegenüber dem Einreichprojekt 2009)	Wie im genehmigten Projekt, daher hier nicht relevant
§ 6 Abs. 3 Z 2 lit. a	Sicherheitsanforderungen (keine Änderung gegenüber dem Einreichprojekt 2009)	Wie im genehmigten Projekt, daher hier nicht relevant
§ 6 Abs. 3 Z 2 lit. b	Eisenbahnsicherungsanlagen	ONr. 36/ 08.1.1: Technischer Bericht Eisenbahnsicherungsanlage
§ 6 Abs. 3 Z 2 lit. c	Begründungen für Abweichungen vom Stand der Technik	Keine Abweichungen vom Stand der Technik vorgesehen
§ 6 Abs. 3 Z 3	Größe der in Anspruch genommenen Fläche (gesonderte Ausweisung von Waldflächen und Baustelleneinrichtungsflächen)	ONr. 36/ 01.3: Technischer Bericht, Kap. 2.8
§ 6 Abs. 3 Z 4 lit. a	Verzeichnis der vom Bauvorhaben betroffenen Wasserläufe, Verkehrsanlagen und	Wie im genehmigten Projekt, daher hier nicht relevant

EBEV-Referenz	Inhalt	Einlage
	schutzwürdigen Gebiete nach Anhang 2 UVP-G 2000	
§ 6 Abs. 3 Z 4 lit. b	Maßnahmen zum Schutz der Umgebung während der Bau- und Betriebsphase	ONr. 38/ 01.1: Umweltbericht, Kap. 5.1.1; 5.2.1 und 5.4.1
§ 6 Abs. 3 Z 4 lit. c	Maßnahmen zur Wiederherstellung der durch den Bau gestörten Umgebung	ONr. 31/ 01.3: Technischer Bericht, Kap. 2.6.3
§ 6 Abs. 3 Z 4 lit. d	Beweissicherungsprogramm während der Bau- und Betriebsphase	ONr. 38/ 01.1: Umweltbericht Kapitel 5.3.4 und 5.5.4
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. a	Darstellung der Bestandssituation	Wie im genehmigten Projekt, daher hier nicht relevant
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. b	Änderungen gegenüber dem Bestand	ONr. 36/ 01.3: Technischer Bericht, Kap. 2 ONr. 38/ 01.1: Umweltbericht, Kap. 3 und 5
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. c	Anforderungen an die einzusetzenden Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen	Wie im genehmigten Projekt, daher hier nicht relevant
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. d	Vorgesehener Beginn und erforderliche Dauer der Bauführung	ONr. 36/ 01.3: Technischer Bericht, Kap. 2.6.2
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. d	Voraussichtliche Anzahl der Beschäftigten	Wie im genehmigten Projekt, daher hier nicht relevant
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. e	Angaben über die Beleuchtung, Beheizung und Lüftung der Räume und sonstigen Bauwerksteile	ONr. 36/04.6.1. Technischer Bericht, Kap. 2.2, 3.3 und 3.3
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. f	Bauprovisorien und Bauphasen, die der Aufrechterhaltung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn dienen	Bauprovisorien wie im genehmigten Projekt, daher hier nicht relevant. neue Bauphasenbezeichnung s. ONr. 36/ 01.3: Technischer Bericht, Kap. 2.6.3
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. g	Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung	ONr. 36/04.6.1. Technischer Bericht Kap. 2.1 bis 2.4
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. h	Festlegung der für den Betrieb maßgebenden Rahmenbedingungen	ONr. 36/ 01.4: Infrastrukturkonzeption
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. i	Beschreibung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Betrieb (Betriebsprogramm) einschließlich der Zahl der einzusetzenden Arbeitnehmer sowie der Arbeitsvorgänge und Arbeitsverfahren	Wie im genehmigten Projekt, daher hier nicht relevant
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. j	Angaben über die zum Einsatz kommenden technischen Einrichtungen, Arbeitsmittel und Arbeitsstoffe sowie die Art und Menge allfälliger Lagerungen	Wie im genehmigten Projekt, daher hier nicht relevant
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. k	Beschreibung der Maßnahmen zur Hintanhaltung und Beherrschung von außergewöhnlichen Ereignissen	Wie im genehmigten Projekt, daher hier nicht relevant
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. l	Art der Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsflächen, der Wasserversorgung sowie der Abwasser- und Abfallbeseitigung	ONr. 36/04.6.1 Technischer Bericht Kap. 2.1

EBEV-Referenz	Inhalt	Einlage
§ 6 Abs. 3 Z 5 lit. m	Phasen der Inbetriebnahme	ONr. 36/ 01.3: Technischer Bericht, Kap. 2.6.4 und ONr. 36/ 08.1.1: Technischer Bericht Eisenbahnsicherungsanlage
§ 6 Abs. 4 Z 1	Darstellung der Vorteile der Verwirklichung des Bauvorhabens für die Öffentlichkeit	Wie im genehmigten Projekt, daher hier nicht relevant
§ 6 Abs. 4 Z 2	Rahmenbedingungen zur Trassenfindung	Wie im genehmigten Projekt, daher hier nicht relevant

Tabelle 3: Verweise betreffend die Anforderungen an den Bericht gemäß § 6 EBEV

1.3 Verwendete Unterlagen

1.3.1 VORSCHRIFTEN UND NORMEN

Planungsrichtlinien:

- Eisenbahnspezifische Vorschriften (RVE und RVS)
 - RVS 02.03.12 (behindertengerechte Ausbildung des ÖPNV)
 - RVS 02.03.13 (Anlagen des ÖPNV)
 - RVS 03.02.12 (Anlagen für den Fußgängerverkehr)
 - RVS 03.02.13 (Anlagen für den Radverkehr)
 - RVE 03.01.00 (niveaufreie Bahnsteigzugänge)
 - RVE 05.00.02 (Bettungsquerschnitt für Schotteroberbau)
- ÖBB-Dienstvorschriften
 - ÖBB – DV B 45 Eisenbahnbrücken
 - ÖBB – DV B 50-Pkt. 13 Bahnsteige
 - ÖBB – DV B 51 Oberbauvorschrift
 - ÖBB – ZOV Zusatzbestimmungen zur Oberbauvorschrift
 - ÖBB – DV B 52 Oberbau, Technische Grundsätze
 - ÖBB – DV B 53 Die Gestaltung von Oberbauanlagen
 - ÖBB – DV B 54 Anzuwendende Oberbauanlagen
 - ÖBB – DB 740 Teil 4 Gestaltung und Dimensionierung von Entwässerungsanlagen (Stand 17. 12. 2009)
 - ÖBB – DB 740 Teil 6.1 Konstruktive Festlegungen für Lärmschutzwände an Neubaustrecken (Stand 23. 10. 2009)
- Regelpläne der Fachdienste der ÖBB Infrastruktur Bau AG
 - ÖBB-Regelwerk 01/03 – Entwerfen von Bahnanlagen: Linienführung von Gleisen (Stand 1. 4. 2014)
 - ÖBB-Regelwerk 01/04 – Entwerfen von Bahnanlagen: Lichtraum (Stand 15. 1. 2015)
 - ÖBB-Regelwerk 01/05 – Entwerfen von Bahnanlagen: Streckenquerschnitte (Stand 18. 6. 2015)

-
- ÖBB-Regelwerk 03/01/06 Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.6.2012)
 - ÖBB-Regelwerk 07/02.01 – Schotteroberbau – Gleise: Planung und konstruktive Ausführung (Stand 15. 1. 2015)
 - ÖBB-Regelwerk 09/04 – Unterbau – Geotechnik: Gestaltung und Dimensionierung von Entwässerungsanlagen (Stand 19. 7. 2013)
 - TSI Infrastruktur
Entscheidung 2008/217/EG der Kommission vom 20. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Infrastruktur" des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (TSI INF HS)
 - TSI PRM
Entscheidung der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.
 - TSI Energie
Entscheidung 2008/284/EG der Kommission vom 06. März 2008 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Energie des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (TSI ENE)

1.3.2 ENTWURFSPARAMETER

Planungsvorgaben von ÖBB Infrastruktur Betrieb AG Netztechnik:

- Bestelländerungen von AIE zur Gleis- und Bahnsteigkonfiguration in Hennersdorf i und in Achau sowie zu den Bahnsteiglängen in allen 3 Bahnhöfen vom 27. 5. 2013
- Bestelländerung von AIE zur Überleitstelle Nord in Münchendorf vom 25. 2. 2014
- Infrastrukturkonzeption von AIE (Aktualisierung vom 28. 8. 2014)

2 BESCHREIBUNG DER PROJEKTÄNDERUNGEN

Anmerkungen:

Die nachfolgend beschriebenen Projektänderungen wurden thematisch in Nummern zusammengefasst. Die Verortung ist im Übersichtslageplan Band 36, Einlage 02.2 ersichtlich. Wo möglich, wurden im nachfolgenden Text die einzelnen Bereiche kilometrisch angegeben. Auf Grund der Komplexität des technischen Projektes sind jedoch Überlappungen der einzelnen Änderungspunkte unvermeidlich. Jedenfalls liegen alle gegenständlichen Änderungen im definierten Projektbereich von Bahn-km 17,982 bis 20,761.

Die nachfolgende Beschreibung gibt eine Übersicht über alle gegenständlichen Projektänderungen und enthält die Verweise auf die weiter führenden Unterlagen.

Hingewiesen wird, dass im Rahmen der Anpassung an den Stand der Technik und die Umstellung auf die aktuellen Richtlinien und Regelwerke der ÖBB insbesondere das erweiterte Regel-Lichtraumprofil (ERL) durch das neue Lichtraumprofil LPR 1 ersetzt wurde.

2.1 Projektänderung 9: Münchendorf: Verkehrsanlagen im Bereich Humberger Straße, Mühlkanal und Triesting

Im Zuge einer neuerlichen Abstimmung mit der Gemeinde Münchendorf wurden die nachfolgend beschriebenen Änderungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben festgelegt.

Zur verbesserten Anbindung der Franz-Hütter-Gasse an das Ortszentrum für Fußgänger und Radfahrer wird am orographisch linken Ufer der Triesting eine attraktivere Geh- und Radwegverbindungen geschaffen.

Damit kann in der Unterführung Humberger Straße der hochliegende Geh- und Radweg entfallen und somit die gesamte lichte Weite verringert werden. Auf Grund einer geänderten Baumethode (Herstellung der Brückentragwerke während der Gleissperren) können die Tragwerksunterkante und die Höhenlage der Straße gegenüber dem genehmigten Vorhaben angehoben werden, wodurch sich auch die Länge der Unterführung reduziert.

Details siehe Technische Berichte Band 36; Einlagen 03.2.1., 03.3.1.1. und 03.3.2.1.

Im Zuge der weiteren Planungsfortführung wurden aufgrund der Anpassung an den Stand der Technik sowie auf Basis der aktuellen Richtlinien und Regelwerke der ÖBB folgende Adaptierungen in das Projekt aufgenommen:

- Münchendorf, km 17,9 bis 18,745: Bei der nördlichen Überleitstelle des Bahnhofs Münchendorf wurden vom Besteller die Geschwindigkeitsvorgaben von 100 km/h auf 60 km/h reduziert. Daher werden die Weichen 1 bis 5 anstatt der Form EW 1200-1:18,5 in der Form EW 500-1:14 ausgeführt. Der Gleisachsabstand wird auf 4,50 m reduziert und die Gradienten werden um 5 cm abgesenkt.

Details siehe Technischer Bericht Band 36; Einlage 03.1.1.

- Münchendorf, km 18,06 bis 18,6: Die Lärmschutzwandhöhen werden in Abstimmung mit der Gemeinde Münchendorf leicht erhöht, d. h. die Auftreibungen beginnen früher und zwar links der Bahn von km 18,060 bis km 18,330 und rechts der Bahn von km 18,515 bis km 18,600.

- Münchendorf, km 18,655, Objekt TB01: Aufgrund der Situierung eines zusätzlichen Geh- und Radweges entlang der Triesting unterhalb des Brückentragwerkes wird die Stützweite des vorliegenden Entwurfes von 61,60 m auf 62,40 m verlängert. Das Tragwerk als Stahlfachwerk bleibt dabei unverändert.
Details siehe Technischer Bericht Band 36; Einlage 03.3.3.1.
- Münchendorf, km 18,655, Objekt TB01: Der Lärmschutz des Objekts TB01 „Eisenbahnbrücke über die Triesting“ wird in die Fachwerksebene verschoben. Somit liegt auch der Randweg (Zugang) innerhalb der Fachwerksebene. Daraus resultierend wurde der Abstand der Fachwerksträger geringfügig vergrößert. Aufgrund der schrägen Querung über die Triesting wurde auch die Stützweite vergrößert.
Details siehe Technischer Bericht Band 36; Einlage 03.3.3.1.
- Münchendorf, km 18,3: Anbindung eines aus Norden kommenden Wirtschaftswegs an die provisorische Eisenbahnkreuzung und Berücksichtigung von 2 Bemessungsfahrzeugen (LKW-Zug und Traktor mit 2 Anhängern) bei der Straßentrassierung im Räumbereich der Eisenbahnkreuzung.
- Münchendorf, km 18,538: Änderung des Gewölbedurchlasses (MD01) über den Mühlbach in einen Rechteckquerschnitt (lichte Weite: ca. 2 m x 2 m). Zum Ausgleich des verringerten Retentionsvolumens wird die linksufrige Vorlandfläche bachaufwärts der Einmündung in die Triesting auf Kote 180,7 abgesenkt und die Böschung entsprechend angepasst.
Details siehe Technischer Bericht Band 36; Einlage 03.3.2.1.
- Münchendorf, km 17,982 bis km 18,745: Anpassung des Regelquerschnitts an das ÖBB-Regelwerk 01/05 – Entwerfen von Bahnanlagen: Streckenquerschnitte (Stand 2. 7. 2012): Anordnung des Kabeltrogs gleisseitig der Oberleitungsmaste, Reduktion der Schotterbettstärke von 55 cm auf 50 cm sowie Einbau besohlter Schwellen, daraus folgend Absenkung der Gleisnivellette um 5 cm.
Details siehe Technischer Bericht Band 36; Einlage 03.1.1.

2.2 Projektänderung 10: Bf. Münchendorf: Änderung der Gestaltung und Reduktion der Bahnsteiglängen

Die Bestellung des ÖBB-Geschäftsbereichs Anlagen- und Infrastruktur-Entwicklung (AIE) wurde überarbeitet. Die Bahnsteignutzlänge wird auf 160 m, mit einer Verlängerungsmöglichkeit auf 220 m, verkürzt. Durch die Verlängerungsmöglichkeit wird die Voraussetzung für den Halt der längeren Regionalexpresszüge geschaffen.

Die Gleislage bleibt im Stationsbereich unverändert.

Details siehe Technische Berichte Band 36; Einlage 04.6.1. und 04.7.1

Im Zuge der weiteren Planungsfortführung wurden aufgrund der Anpassung an den Stand der Technik sowie auf Basis der aktuellen Richtlinien und Regelwerke der ÖBB folgende Adaptierungen in das Projekt aufgenommen:

- Anpassung der Verkehrsstation und deren Gestaltung an die Regelwerke der ÖBB.
- Münchendorf km 19,27: Verschiebung Schaltgerüst von km 18,855 (links von Gleis 3) auf 19,270 l.d.B.

- Münchendorf km 19,021: PT02 - Personentunnel Bf. Münchendorf: Entfall der Radwegunterführung (wird ersetzt durch Radwegunterführung in km 19,349); Entfall des Aufzuges am Vorplatz r.d.B; neue Vordächer links und rechts der Bahn; Entfall der Stützmauern r.d.B im Bereich P&R
- Münchendorf km 19,021: Reduktion der Größe der Bahnsteigdächer
- Münchendorf km 18,9-19,06: Verschiebung der Lärmschutzwand rechts der Bahn von km 18,9 bis km 19,06 auf die Böschungskante. (Wegen der Kürzung der Stützmauer r.d.B. von ursprünglich 160 m auf den Bereich der Personenrampe [km 19,000 – km 19,036] wird aus architektonischen Gründen keine örtliche Verziehung zur Gleisachse hin durchgeführt.)
- Münchendorf, km 18,745 bis km 19,32: Anpassung des Regelquerschnitts an das ÖBB-Regelwerk 01/05 – Entwerfen von Bahnanlagen: Streckenquerschnitte (Stand 2. 7. 2012): Anordnung des Kabeltrogs gleisseitig der Oberleitungsmaste, Reduktion der Schotterbettstärke von 55 cm auf 50 cm sowie Einbau besohlter Schwellen, daraus folgend Absenkung der Gleisnivellette um 5 cm.

Weiters wurde bei der Park & Ride Anlage an der Johann Würth-Gasse, die sich zur Gänze auf Bahngrund befindet, im Zuge der Änderung des westlichen Bahnhofsvorplatzes die Stellplatzanordnung neu konfiguriert. Die dort anfallenden Niederschlagswässer werden wie im genehmigten Projekt lokal versickert. (s. Lageplan Band 36/ Einlage 04.2)

2.3 Projektänderung 11: Münchendorf: Lageverschiebung der Flutbrücke (Objekt FB01)

Dem genehmigten Vorhaben wurde ein Hochwasserschutzprojekt der Triesting flussaufwärts von Münchendorf zugrunde gelegt. Daraus resultierte eine Flutbrücke bei Bahn-km 19,703. Dieses Hochwasserschutzprojekt konnte jedoch nicht umgesetzt werden. Somit ist ab dem 30-jährlichen Hochwasserabfluss HQ₃₀ der Triesting in Münchendorf mit Ausuferungen zu rechnen. Um in diesem Fall durch den Bahndamm keine weiteren Verschlechterungen zu verursachen, wurde die Flutbrücke auf Bahn-km 19,359 verschoben. Diese Brücke liegt nun im viergleisigen Bereich und wird dadurch breiter. Die lichten Maße bleiben unverändert.

Aus der geänderten Hochwasserbetrachtung resultieren auch eine lokale Absenkung der L 2005 östlich des Bahndamms und eine geringfügige Anpassung des Geländes am westlichen Vorplatz des Bahnhofs Münchendorf sowie Adaptierungen der Außenanlage des Technikgebäudes bei Bahn-km 19,09.

Weiters ergibt sich aus dem fehlenden Hochwasserschutzprojekt ein höherer projektierter Durchfluss bei der Eisenbahnbrücke über die Triesting (TB01), welcher jedoch durch ein ausreichendes Freibord nicht eingeschränkt ist. Die Radwegführung im Flussbett ist auf einen 5-jährlichen Hochwasserabfluss (HQ₅) ausgelegt und ermöglicht eine Vergrößerung des Abflussquerschnitts bei größeren Hochwasserereignissen.

Die Straßenbrücke über die Triesting wird in Abstimmung mit der NÖ Landesregierung als Erhalter ebenfalls erneuert. Dadurch entfällt der Mittelpfeiler und der Hochwasserabfluss wird verbessert. Die Straßenbrücke selbst ist zwar nicht Teil der Projektänderungen 2015 (Antragsgegenstand), jedoch Beurteilungsgegenstand, da sie in zeitlichem und räumlichem Zusammenhang mit den Projektänderungen 2015 steht. Projektwerber ist die Straßenbauabteilung (ST3) des Landes

Niederösterreich, die straßen-, wasser- und naturschutzrechtlichen Genehmigungen erfolgen gemäß NÖ Straßengesetz durch die BH Mödling.

Details samt Untersuchung des Hochwasserabflusses der Triesting in der Bauphase siehe Technischer Bericht Band 36; Einlage 05.1.1 und zugehörige Pläne Band 36, Einlagen 05.1.10-11.

Im Zuge der weiteren Planungsfortführung wurden aufgrund der Anpassung an den Stand der Technik sowie auf Basis der aktuellen Richtlinien und Regelwerke der ÖBB folgende Adaptierungen in das Projekt aufgenommen:

- Münchendorf, km 19,349: Errichtung einer in das nördliche Feld der Flutbrücke integrierten Radwegunterführung, die als Wannenbauwerk ausgeführt wird, zur Optimierung der Anbindung der östlich der Bahntrasse gelegenen Gebiete Münchendorfs an das Ortszentrum für den nicht motorisierten Verkehr.

Details siehe Technischer Bericht Band 36; Einlage 05.2.1.

2.4 Projektänderung 12: Münchendorf: Änderung der Trassierung, der Entwässerung und des Lärmschutzes

Trassierung: Münchendorf km 19,115 bis 20,680: Änderung der Längsneigung auf + 1,5 ‰, um

- trotz hoch anstehendem Grundwasser die Versickerung der Bahnwässer über Humusfilter in den Untergrund sicher stellen zu können und
- die lichte Höhe unter die Überführung der Gemeindestraße in km 20,424 in Gleisachse auf ein Planmaß von 7,50 zu erhöhen.

Entwässerung: Die Niederschlagswässer auf die Bahngleise werden im Bereich von km 19,70 bis km 20,48 rechts der Bahn gefasst und über eine längslaufende Mulde und ein Absetzbecken bzw. direkt dem neuen Versickerungsbecken MUE 10 zugeführt. Im Bereich von km 19,375 bis km 19,675 erfolgt die Entwässerung unverändert über die Böschung ins Gelände, wobei Humuspakate am Böschungsfuß angeordnet werden, um allfällige Schadstoffe zurückzuhalten können.

Lärmschutz: Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) werden an die aktuelle Wohnbebauung angepasst. Dies führte zu einer Erhöhung der Lärmschutzwände rechts der Bahn von km 19,330 bis km 19,630. Weiters wird in Münchendorf von Bahn-km 20,14 bis Bahn-km 20,424 die Lärmschutzwand rechts der Bahn als Verbindung zwischen der bereits genehmigten Lärmschutzwand und der Überführung Sportplatzstraße verlängert.

Details siehe Technischer Bericht Band 36; Einlage 06.1.

Im Zuge der weiteren Planungsfortführung wurden aufgrund der Anpassung an den Stand der Technik sowie auf Basis der aktuellen Richtlinien und Regelwerke der ÖBB folgende Adaptierungen in das Projekt aufgenommen:

- Münchendorf, km 19,32 bis 20,40: Der Gleisachsabstand wird auf 4,50 m reduziert.
- Münchendorf, km 19,32 bis 20,40: Anpassung des Regelquerschnitts an das ÖBB-Regelwerk 01/05 – Entwerfen von Bahnanlagen: Streckenquerschnitte (Stand 2. 7. 2012): Anordnung des Kabeltrogs gleisseitig der Oberleitungsmaste, Reduktion der Schotterbettstärke von 55 cm auf

50 cm sowie Einbau besohlter Schwellen, daraus folgend Absenkung der Gleisnivellette um 5 cm.

- Münchendorf km 19,50 bis 20,50: Verschiebung des südlichen Weichenkopfes um ca. 40 m Richtung Wr. Neustadt zur Gewährleistung einer sicherungstechnischen Nutzlänge von 760 m auf den Gleisen 1 und 2 ohne Fahrtausschlüsse im Richtungsbetrieb.

Details siehe Technischer Bericht Band 36; Einlage 06.1.

2.5 Projektänderung 13: Münchendorf: Änderung der Überführung der Gemeindestraße in km 20,424 (Obj. WB03)

Mit dem Objekt WB03 wird die neu errichtete Gemeindestraße bei Bahn-km 20,424 über die Gleise der Pottendorfer Linie geführt. Die Überführung wird anstelle eines flach fundierten Zweifeldtragwerkes als tief fundiertes Vierfeldtragwerk ausgeführt. Die Linienführung und Gradienten der Gemeindestraße bleibt unverändert.

Die Ausführung erfolgt als integrales Stahlbetontragwerk mit Bohrpfahlgründung. Die Stützweiten betragen in Straßenachse $L_{ST} = 17,30 + 22,00 + 31,99 + 15,00$ m bzw. senkrecht zur Bahnachse gemessen $13,765 + 17,975 + 26,50 + 11,80$ m. Die Gesamtlänge inkl. Flügel beträgt 99,40 m. Die lichte Höhe im Gleisbereich beträgt 7,50 m (Planmaß in Fahrleistungsachse). Die Fahrbahnbreite wurde auf 6,50 m vergrößert und dafür im Gegenzug die Randbalkenbreite auf je 1,00 m verringert. Somit bleibt die Gesamtbreite der Brücke mit 8,50 m unverändert.

Bei der Brückenausrüstung wird der Berührschutz auf 1,80 m erhöht. Die Aufhaltestufe der Leit-schienen wird auf H2 angepasst, da dies durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h gerechtfertigt ist.

Die Fundierung der Widerlager und der Innenstützen erfolgt mittels Bohrpfählen. Der Abstand der Mittelstützen senkrecht zu den Gleisachsen ist jeweils größer als 7,0 m.

Zur verkehrssicheren Abwicklung des landwirtschaftlichen Verkehrs im Bereich der Brücke und der hohen Dämme werden jeweils in Fahrtrichtung rechts unmittelbar vor dem Brückentragwerk 1,50 m breite und 20,0 m lange Ausweichbuchten angeordnet.

Die Gemeindestraße wird zukünftig nicht mehr an den Kreisverkehr bei der bestehenden Sportplatzstraße, sondern mittels einer T-Kreuzung direkt an die B 16 angebunden. Dadurch kommt es zu einer Verkehrsentlastung für die Sportplatzstraße. Hierzu wird auf der B 16 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein neuer Linksabbiegestreifen errichtet. Die Anbindung an die B 16 ist nicht Teil der Projektänderungen 2015 (Antragsgegenstand), jedoch Beurteilungsgegenstand, da sie in zeitlichem und räumlichem Zusammenhang mit den Projektänderungen 2015 steht. Projektwerber ist die Straßenbauabteilung (ST3) des Landes Niederösterreich, die straßen-, wasser- und naturschutzrechtlichen Genehmigungen erfolgen gemäß NÖ Straßengesetz durch die BH Mödling.

Details siehe Technischer Bericht Band 36; Einlage 07.1.

2.6 Generelle Beschreibung des derzeit vorgesehenen Bauablaufs

2.6.1 ALLGEMEINES

Im Zuge der vertieften Planung und der neuerlichen Abstimmung mit der ÖBB/ Betriebs- und Bauphasenplanung kommt es zu Adaptierungen der Bauphasen bezüglich zeitlicher Dauer und Überlappung mit anderen Bauphasen. Im Wesentlichen folgt der Bauablauf jedoch dem Szenario des genehmigten Vorhabens.

Grundlage für die Änderung der Bauphasen sind geänderte betriebliche Randbedingungen nach Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs Wien mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015. Wesentliche Änderung ist, dass ab diesem Zeitpunkt in den Bahnhöfen Achau und Münchendorf während der Bauphase jeweils 2 Betriebsgleise ausreichend sind. Auch die Eingleisigkeit im Bereich Hennersdorf während der Bauherstellung ist vor Inbetriebnahme der zweigleisigen Strecke zwischen Achau und Münchendorf möglich. Dadurch kann mit den Bauarbeiten im Bereich Hennersdorf etwa zeitgleich mit den Bauarbeiten im Bereich Achau begonnen werden.

Im Bahnhof Münchendorf ist vor Eingriff in die Gleisanlagen das neue ESTW in Betrieb zu nehmen, was aus sicherheitstechnischen Gründen derzeit für August 2016 vorgesehen ist. Das bedeutet, dass die Hauptarbeiten in Münchendorf erst später als in den anderen Bereichen beginnen können.

2.6.2 BAUZEIT

2.6.2.1 Baudauer

Im genehmigten Vorhaben waren betriebliche Abhängigkeiten zwischen den Bahnhöfen Achau und Münchendorf derart definiert, dass immer in einem der beiden Bahnhöfe 3 Gleise vorzuhalten waren, um Zugsbegegnungen und -vorfahrten zu ermöglichen. Daraus ergaben sich in beiden Bahnhöfen Phasen mit geringerer Bautätigkeit, da jeweils für Eingriffe in die Gleisanlagen die Bereitstellung des dritten Gleises im Nachbarbahnhof abgewartet werden musste.

Durch den Wegfall dieser Randbedingung ergab sich die Möglichkeit, den Bauablauf in Münchendorf dahingehend zu modifizieren, dass die Bauzeiten besser auf das Baugeschehen vor Ort abgestimmt werden. Es werden daher die Zeiten der Bauphasen 1 bis 2 verlängert und die Zeiten der nachfolgenden Bauphasen gekürzt. Die Bauintensität wird dadurch gleichmäßiger.

Neben dem ESTW wird als weitere Vorarbeit die Überführung der Gemeindestraße bei Bahn-km 20,424 gesondert ausgeschrieben, um diese möglichst bald

für den Baustellenverkehr der Hauptbauarbeiten nutzen zu können. Der Beginn dieser Arbeiten wird je nach Verfügbarkeit der Grundstücke jedenfalls mindestens 2 Monate vor Anfang der Hauptarbeiten liegen.

Somit ist nach aktuellem Terminszenario folgende Baudauer vorgesehen

- Bf. Münchendorf Hauptarbeiten 33,5 Monate
- Bf. Münchendorf inkl. Gemeindestr. bei Bahn-km 20,424 35,5 Monate (statt bisher 40).

2.6.2.2 Vorgesehener Baubeginn

Der Baubeginn für die Hauptarbeiten ist nach derzeitigem Planungsstand für März 2017 vorgesehen, die Fertigstellung mit Dezember 2019.

2.6.3 BESCHREIBUNG DER BAUPHASEN

Der vorgesehene Bauablauf gliedert sich im Wesentlichen in 7 Bauphasen:

Phase Nr.	entspricht Bauphase lt. genehmigten Projekt	Baumonat	Dauer [Monate]
1	1	1-7	7
2	2	8-16	9
3 (Bahnbetriebssperre)	3	17-18	2
4	4	19-22	3,4
5	5 – 6	22-26	4
6 (Bahnbetriebssperre)	7	26	0,5
7	8 – 11	27-34	7,6

Tabelle 4: Bauphasen

Um auf jeden Fall zur Beurteilung der Umweltauswirkungen den Worst-Case zu erfassen, wird bei der Überführung der Gemeinestraße bei Bahn-km 20,424 (umgelegte Sportplatzstraße) ein Baubeginn gleichzeitig mit den Hauptbauarbeiten angesetzt. Falls ein früherer Beginn möglich ist, reduziert sich die Bauintensität in den Bauphasen 1 und 2.

In den Bauphasen 4 – 5 wird nun die Möglichkeit genutzt, das Gleis 4 nach dem Bahnsteig provisorisch direkt an das Gleis 3 anzubinden. Damit wird das südlich anschließende Baufeld rechts der Bahn früher frei. Somit kann das Aushubmaterial, dass bei der Herstellung der Unterführung und der Straße der L 2005 anfällt, nach kurzem baustelleninternen Transport für Schüttungen wieder verwendet werden.

Die Maßnahmen zur Wiederherstellung der durch den Bau gestörten Umgebung werden analog dem genehmigten Vorhaben durchgeführt.

2.6.4 PHASEN DER INBETRIEBNAHME:

Teile der Gleisanlagen, Bahnsteige und Straßen gehen sukzessive mit den o. a. Phasenwechseln in Betrieb. Die Gesamtfertigstellung des Abschnitts Münchendorf ist mit Dezember 2019 vorgesehen.

2.6.5 BAUSZENARIEN

Für das genehmigte Vorhaben wurden im November 2008 die Massen von 30 ausgewählten wesentlichen Bautätigkeiten getrennt nach 7 Abschnitten und 14 Bauphasen ermittelt.

Auf die ermittelten Massen wurden folgende Zuschläge aufgerechnet, um auf der sicheren Seite zu liegen (Worst-case-Szenario):

- 10 % für Unberücksichtigtes und
- 10 % für Unbekanntes,

somit in Summe 20 %.

Aus diesen Massen (samt Zuschlägen) wurden ermittelt:

-
- Bauszenarien;
 - Fahrtbewegungen;
 - Diesel- und Stromverbrauch.

Gemäß derzeitigem Projektstand gibt es folgende Änderungen in den Baumassen gegenüber dem genehmigten Vorhaben:

- aus Projektänderung 9 – Münchendorf: Verkehrsanlagen im Bereich Himberger Straße, Mühlkanal und Triesting:
 - geringere Massen durch Verkleinerung der Unterführungsbauwerke (Dies wird in den Bauphasenszenarien nicht angesetzt, sondern es wurden in diesem Bereich die Massen aus dem Einreichprojekt als Worst-Case-Szenario übernommen.)
- aus Projektänderung 10 – Bf. Münchendorf: Änderung der Gestaltung und Reduktion der Bahnsteiglängen:
 - weniger Betonarbeiten durch schmalere Passage und kürzere Stützmauern;
 - deutlich weniger Spundwände durch kürzere Stützmauern und schmalere Passage
 - etwas mehr Dammschüttung durch Entfall von Stützmauern.
- aus Projektänderung 11 – Münchendorf: Lageverschiebung der Flutbrücke:
 - mehr Betonarbeiten für viergleisiges Tragwerk,
 - etwas weniger Dammschüttung im Bereich des Brückentragwerks.
- aus Projektänderung 12 – Münchendorf: Änderung der Trassierung, der Entwässerung und des Lärmschutzes:
 - mehr Erdarbeiten durch höheren und breiteren Bahndamm und Versitzbecken
 - etwas mehr Lärmschutzwände.
- aus Projektänderung 13 – Münchendorf: Änderung der Überführung der Gemeindestraße bei Bahn-km 20,424:
 - mehr Bohrpfähle und Beton;
 - weniger Dammschüttung.

Der gewählte Gesamtaufschlag von 20 % deckt die kleineren Projektänderungen ab. Die einzig größere Massenmehrung wird durch die Anhebung der Nivellette im Süden von Münchendorf (Projektänderung 12) verursacht. Durch diese Änderung erhöht sich die anzuschüttende Kubatur um ca. 20.000 m³, der Humusauftrag (vor allem für das Versitzbecken MUE10) um ca. 2.000 m³. Diese Mehrmengen können zur Gänze durch die Verwendung des Aushubs aus der Unterführung der L 2005 (ca. 14.400 m³) und der Straße (ca. 8.800 m³ Erdabtrag und ca. 4.500 m³ Humusabtrag) kompensiert werden.

Somit kommt es trotz teilweise größerer einzubauenden Massen zu keiner Erhöhung der externen LKW-Fahrten.

Details siehe Projektänderung 12, Einlage 36/06.1, Pkt. 2.2.3.

2.7 Streckenausrüstung

2.7.1 SICHERUNGSANLAGE

Siehe Technischer Bericht Band 36, Einlage 07.1.1

Die Sicherungsanlage wird an die geänderte Gleiskonfiguration der Bahnhöfe Hennersdorf und Achau und die geänderte Überleitstelle am Nordkopf Münchendorf angepasst.

Die Bau- und Inbetriebnahmephasen der Sicherungsanlage werden an den geänderten Bauablauf angepasst.

Die südlichen Einfahrtsignale von Münchendorf verschieben sich unter Berücksichtigung des zweigleisigen Ausbaus des Abschnitts Ebreichsdorf auf eine Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h und damit der Erfordernis einer fünffeldrigen Lufttrennung für die Oberleitung von km 20,355 auf km 20 455.

2.7.2 OBERLEITUNGSANLAGE

Siehe Technischer Bericht Band 36, Einlage 07.3.1

Das System der Oberleitungsanlage wird durch die geänderte Überleitstelle am Nordkopf Münchendorf nicht beeinflusst.

2.7.3 ELEKTROTECHNISCHE ANLAGEN

Siehe Technischer Bericht Band 36, Einlage 07.4.1

Die elektrotechnischen Anlagen werden gemäß Stand der Technik an die aktuelle Ausstattungskategorie der Bahnhöfe angepasst.

2.8 Grundeinlöse, Flächenbedarf und fremde Rechte

Die Grundeinlösepläne und -verzeichnisse finden sich in Band 36, Einlagen 08.1 und 08.2.

In den Grundeinlöseplänen sind die bestehenden Bahngrundgrenzen, die Einlöseflächen für Bahnanlagen und jene für Nebenanlagen, die vorübergehend erforderlichen Beanspruchungen und die Servitutsflächen dargestellt.

Servitute sind zu erwerben für Bahnbrücken über Gerinne, die sich nicht auf Bahngrund befinden, Zugänge zu den Bahnanlagen über Privatgrund und ökologische Ausgleichsflächen.

Der Übersichtlichkeit halber wurden gemäß EBEV §9 (3) in diesen Lageplänen auch folgende Angaben für die durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften ausgewiesen:

- Grundstücksgrenzen;
- Bahngrundgrenzen;
- Bahnhofsgrenzen: Diese sind seitlich im Regelfall identisch mit der Bahngrundgrenze gemäß Projekt bzw. mit der bestehenden Bahngrundgrenze, wo keine Ausweitung des Bahngrundes vorgesehen ist. Abweichungen davon sind gesondert dargestellt, ebenso die neuen Bahnhofsgrenzen quer zur Bahntrasse;

-
- Nummern der Grundstücke samt Angabe der Einlagezahl (EZ) und der Katastralgemeinde sowie
 - der Bauverbotsbereich.

2.8.1 BEREICH MÜNCHENDORF

Die Grundeinlöse ist von Projektbeginn bis km 19,275 nahezu unverändert. Danach ergeben sich links der Bahn bis km 20,05 geringfügige Verschiebungen im Bereich des Begleitwegs und des Windschutzgürtels.

Die Projektänderung 12 verursacht rechts der Bahn von km 19,275 bis km 20,075 einen Mehrbedarf an landwirtschaftlicher Fläche von ca. 4.530 m² (Einlöse für Bahnanlagen).

Wald: Die gegenständlichen Änderungen verursachen geringfügige Änderungen im Rodungsoperat (Windschutzgürtel links der Bahn ca. km 19,3 bis km 19,9).

Generell wurden, insbesondere links der Bahn, bei der Grundeinlöse Begradigungen vorgenommen, um für die Anrainer sinnvoll markier- und nutzbare Grenzverläufe zu bekommen.

In Summe erhöht sich durch die o. a. Maßnahmen der rechnerische Gesamtbedarf an erforderlicher Fläche für Eisenbahnanlagen um 0,7 ha bzw. bzw. ca. 1,4 % von 48,7 ha auf 49,4 ha.

Für folgende Bauprovisorien sind zusätzliche landwirtschaftliche Flächen von Privaten erforderlich:

- Zur Anbindung der provisorischen Eisenbahnkreuzung an den aus Norden kommenden Wirtschaftsweg und zur Bogenausbildung in der Art, dass sich 2 Bemessungsfahrzeuge (LKW-Zug und Traktor mit 2 Anhängern) begegnen können (Vorschreibung des Bescheides GZ. BMVIT-820.301/0010-IV/SCH2/2014 vom 2. Dez. 2014)
- Für eine Baustellenzufahrt von der Neulage der L 2005 östlich der Bahn vor der Inbetriebnahme der Unterführung zum Bahnbegleitweg, da eine Anbindung an den Bestand der L 2005 im Nahbereich von 25 m zur bestehenden Eisenbahnkreuzung unzulässig ist (Bescheid GZ. BMVIT-820.301/0010-IV/SCH2/2014 vom 2. Dez. 2014).

2.8.2 BAUVERBOTSBEREICH

Durch die Verbreiterung des Bahndammes und das Versitzbecken MUE10 vergrößert sich auch der Bauverbotsbereich rechts der Bahn von km 19,275 bis km 20,075, links der Bahn ergeben sich nur minimale Anpassungen.

Weiters ergibt sich eine Erweiterung des Bauverbotsbereichs durch die Verschiebung der südlichen Einfahrtssignale des Bahnhofs Münchendorf.

2.8.3 EINBAUTENVERLEGUNGEN

Die Einbautenumlegungen werden im Bereich von km 18,5 bis km 18,7 (Gas, Wasser, Schmutzwasserkanal) an die geänderten Objekte angepasst.

2.8.4 PARTEIEN

Für die gegenständlichen, örtlich umgrenzten Änderungen wurde gemäß §31e EisbG ein Gesamtparteienverzeichnis erstellt (Band 36, Einlage 08.2).

Wien, im September 2015

für die Arge Planung Pottendorfer Linie

DI Klaus Jagenteufel