

## **Projektbeschreibung**

### **Allgemeines**

Mit dem Vorhaben „B38, Umfahrung Zwettl“ sollen wesentliche Ziele des NÖ Landesentwicklungskonzeptes, des NÖ Landesverkehrskonzeptes, der NÖ Strategie Verkehr 2008 sowie des örtlichen Entwicklungskonzeptes der Stadtgemeinde Zwettl-Niederösterreich umgesetzt werden.

Die Umfahrung Zwettl beginnt mit Trassierungskilometer 0,0 + 00,000 unmittelbar vor dem Ortsgebiet von Rudmanns (Landesstraße B 38 Böhmerwald Straße Bestands-km 37,9+22) und verläuft mit Ost - West Erstreckung nördlich des Stadtgebietes von Zwettl um bei Trassierungskilometer 10,6+73.217 (B38 Bestands-km 46,3+79) an den Bestand der Landesstraße B 38 anzubinden.

Die Umfahrung Zwettl weist im Jahr 2025 im werktäglichen Gesamtverkehr Verkehrsstärken zwischen 6.600 Kfz/24h und 12.700 Kfz/24h auf, wovon 1.140-1.470 Kfz/24h dem Schwerverkehr zuzuordnen sind.

Mit dem Bau der B38 Umfahrung Zwettl wird eine Entlastung des Stadtgebietes von Zwettl erzielt. Ausgehend von den durch vorhergehende Untersuchungen und Studien definierten zukünftigen Anforderungen ergeben sich die wesentlichen trassierungstechnischen Elemente, die der Trassenplanung zugrunde gelegt werden, wie folgt:

- Eine 2+1 Führung ohne Mitteltrennung im Abschnitt Baulosanfang (BLA) bis Anschlussstelle (Ast) L 71 begründet durch die vorhandenen Steigungsstrecken und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen
- Eine 2-streifige Führung von der Ast L 71 bis zum BLE
- Anbaufreie Trassierung, niveaufreie Anschlüsse im Trassenverlauf (6 Anschlussstellen)
- Projektierungsgeschwindigkeit  $V_p = 100$  km/h
- Mindestradius  $R = 400$  m
- Längsneigung max. 6,00 %

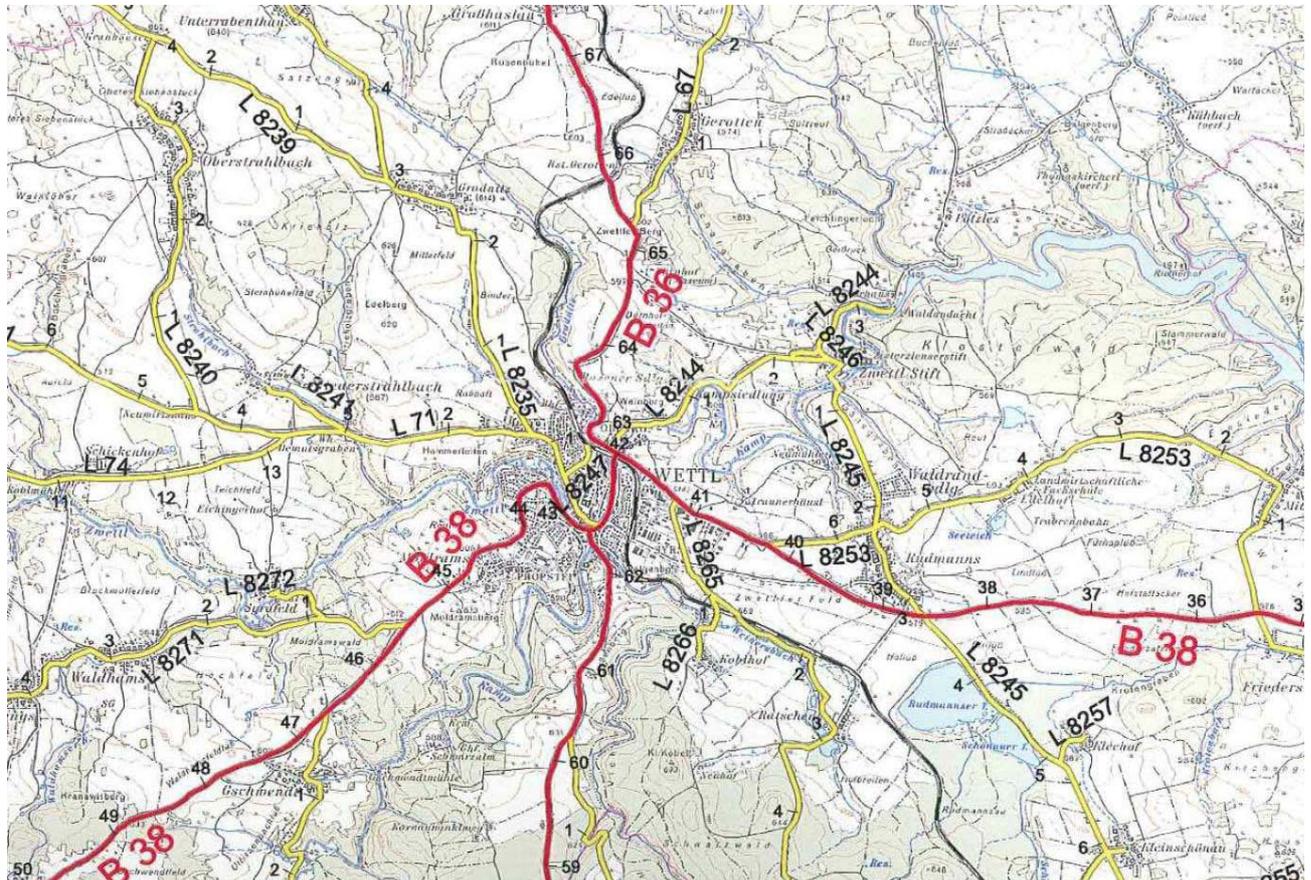
### **Lage des Projektes**

Verwaltungsbezirk Zwettl,

Stadtgemeinde Zwettl – Niederösterreich

Katastralgemeinden: KG Gerotten, KG Gradnitz, KG Gschwendt, KG Moidrams, KG Niederstrahlbach, KG Oberhof, KG Rudmanns, KG Syrafeld, KG Zwettl Stift und KG Zwettl Stadt

## Übersicht Straßennetz im Raum Zwettl / Beschreibung des Bestandes



Die Hauptverkehrsträger im Raum Zwettl stellen die B38 Böhmerwald Straße, die B 36 Zwettler Straße sowie die L 71 Weitraer Straße dar. Die B38 verläuft von Osten aus Richtung Krems kommend am südlichen Ortsrand von Rudmanns vorbei, anschließend durch das Stadtgebiet von Zwettl und führt weiter in südwestlicher Richtung nach Groß Gerungs. Die B 36 führt aus südlicher Richtung kommend durch das Stadtgebiet von Zwettl und weiter nach Norden Richtung Vitis. Die L 71 verläuft vom Stadtzentrum ausgehend in westlicher Richtung nach Weitra. Durch das Stadtgebiet erstreckt sich die Lokalbahnlinie Schwarzenau – Zwettl (Martinsberg).

### Trassenbeschreibung des Vorhabens

Der Planungsraum der B38, Umfahrung Zwettl verläuft in einem  $\frac{3}{4}$ -Ring um das Stadtgebiet von Zwettl südöstlich vom Ortsgebiet Rudmanns ausgehend bis zur Wiedereinbindung in die B38 westlich von Moidrams.

Die Umfahrung Zwettl beginnt östlich des Ortsgebietes von Rudmanns im Zuge der B38 bei Bestands-km 37,922. Die B38 weist in diesem Bereich einen 3-streifigen Querschnitt auf. Die dreistreifige Führung wird im weiteren Verlauf der Umfahrung bis vor der Anschlussstelle Zwettl West beibehalten, wobei die Fahrbahnbreite mit 12,50m ausgebildet wird.

Die Umfahrungrasse verläuft zu Beginn ca. 200m am Bestand und zweigt anschließend mit einem Linksbogen  $R=2000m$  in südlicher Richtung ab. Unmittelbar danach folgt ein Rechtsbogen  $R=800m$ . Durch diese Bogenfolge wird im Bereich der niveaufreien Vollanschlussstelle Rudmanns eine Abrückung gegenüber der bestehenden Trasse um ca. 35m in südlicher Richtung erzielt. Im Zuge der Anschlussstelle wird die Landesstraße L8245 unter der Umfahrung bei km 0,586 hindurch geführt.

Westlich der Anschlussstelle schmiegt sich die Umfahrung wieder an die Bestandstrasse der B38 und führt in weiterer Folge unmittelbar südlich entlang der bestehenden Fahrbahn in Richtung Zwettl. Bei km 1,493 wird eine Gemeindestraße unter der Umfahrung hindurch geführt. Unmittelbar anschließend schwenkt die Trasse in Form eines Rechtsbogens  $R=600m$  in nördlicher Richtung ab und taucht gleichzeitig unter das Bestandsgeländeniveau ab.

Bei km 2,151 wird die L8253 im Zuge der niveaufreien Vollanschlussstelle Zwettl Ost über die Umfahrung geführt. Die neue Trasse der L8253 schwenkt ca. 180m östlich der Umfahrung nach Süden ab und mündet in die bestehende Anbindung der B38 an die Kreisverkehrsanlage im Bereich der Ortseinfahrt Zwettl ein. Der verbleibende Teilabschnitt der bestehenden B38 zwischen dem Absprung der Umfahrung in nördlicher Richtung und der Kreisverkehrsanlage wird zukünftig nicht mehr benötigt und daher abgebrochen und das anstehende Gelände rekultiviert. Die Rampen 3 und 4 der Anschlussstelle Zwettl Ost münden in die bestehende Anbindung der L8253 an die Kreisverkehrsanlage ein.

Die Trasse führt weiter in Einschnittslage in nördlicher Richtung. Bei km 2,389 ist die Überführung eines Wirtschaftsweges vorgesehen. Anschließend führt die Trasse weiter geradlinig in Richtung Norden, wobei die Tieflage ca. bei km 2,770 in eine Dammlage übergeht. Bei km 2,938 ist eine Brücke über einen Wirtschaftsweg vorgesehen.

Daran anschließend schwenkt die Trasse in Form eines Linksbogens  $R=1250m$  in nordwestlicher Richtung ab. Am Beginn dieses Linksbogens befindet sich der Talübergang über den Kamp. Dieser weist eine Länge von 177,70m und eine Höhe von

bis zu ca. 20,0m auf. Unmittelbar anschließend taucht die Trasse wieder in das bestehende Gelände ein, wobei diese Einschnittslage bis zum Talübergang Gradnitz nördlich von Zwettl, bis auf einen kurzen Abschnitt von km 3,6 – 3,8, beibehalten wird.

Bei km 3,915 erfolgt die Überführung der L8244 über die Umfahrung. Diese Straße stellt die Hauptverbindung zwischen dem Stadtgebiet von Zwettl und dem Stift Zwettl dar. Die Lage der Trasse wird gegenüber dem Bestand nur geringfügig in Richtung Südosten verschoben. Jedoch erfolgt eine Anhebung der Bestandstrasse um ca. 5,50m. Unmittelbar südwestlich der Überführung mündet die neue Verbindungsstraße zwischen der B36 und dem Stift Zwettl in die L8244 in Form einer T-Kreuzung ein. Diese neue Trasse verläuft von der B36 ausgehend durchwegs südlich parallel zur Umfahrungrasse und wird überwiegend am Bestandsgelände geführt.

Im Anschluss an die Überführung geht der Radius  $R=1250\text{m}$  in einen Linksbogen  $R=2500\text{m}$  über, welcher sich bis zum Talübergang Gradnitz fortsetzt. Die Trasse befindet sich hier durchgehend im Einschnitt.

Bei km 5,191 wird die B36 im Zuge der niveaufreien Vollanschlussstelle Zwettl Nord über die Umfahrung geführt. Südlich der Überführung ist die Errichtung einer Kreisverkehrsanlage im Zuge der B36 vorgesehen, über welche die Rampen 3 und 4 der Anschlussstelle sowie die Verbindungsstraße in Richtung Stift Zwettl an die B36 angebunden werden. Nördlich der Umfahrung erfolgt der Anschluss der Rampen 1 und 2 in Form einer T-Kreuzung. Die Trassenlage der B36 wird im Anschlussstellenbereich sowohl in Lage als auch Höhe annähernd gleich belassen.

Weiter in nördlicher Richtung erfolgt im Zuge dieses Projektes eine Optimierung der Linienführung der B36 bis zur Brücke über die Bahnlinie Zwettl – Schwarzenau. Diese Trassenoptimierung erfolgt überwiegend in Form eines Linksbogens  $R=1000\text{m}$ . Vor der Bahnquerung geht die Trasse in einen geradlinigen Verlauf über. Nördlich der Bahnlinie schließt die Umfahrung Großhaslau an. Der gegenständliche Abschnitt der Trassenoptimierung der B36 weist eine Länge von 1.104m auf. Im Zuge der Verlegung sind 2 Brücken über Wirtschaftswege vorgesehen, wobei das südliche Objekt der Querung der Dürnhofstraße auf die Westseite der B36 dient. Diese wird im Anschluss an die Querung entlang der B36 nach Süden geführt und gegenüber der Anbindung der Rampen 1 und 2 der Anschlussstelle Zwettl Nord an die B36 angebunden.

Die Umfahrung Zwettl verläuft von der Vollanschlussstelle Zwettl Nord weiter in westlicher Richtung bis zum Talübergang über die Gradnitz und eine Bahnlinie. Dieses

Brückenbauwerk weist eine Länge von 209,20m mit einer maximalen Höhe von ca. 29,0m auf. Unmittelbar nördlich des östlichen Wiederlagers wird die Verlegung der Gradnitz Richtung Norden über eine Länge von ca. 100m erforderlich. Unterhalb des Talüberganges bleiben der bestehende Verlauf der Gradnitz sowie der Bahnlinie unverändert erhalten.

Im Anschluss an den Talübergang geht die Trasse wieder in Einschnittslage über und schwenkt geringfügig in Form eines Linksbogens  $R=2500m$  in südöstliche Richtung ab. Bei km 6,145 ist die Überführung eines Wirtschaftsweges vorgesehen. Ca. 440m weiter westlich bei km 6,586 wird eine Brücke über die L8235 im Zuge der niveaufreien Halbanschlussstelle L8235 errichtet. In diesem Streckenabschnitt befindet sich die Trasse wiederum im Einschnitt. Im Zuge dieser Anschlussstelle ist nur die Auf- und Abfahrt von und nach Krems vorgesehen. Die L8253 wird im Kreuzungsbereich begradigt und gegenüber dem Bestand um bis zu ca. 2,50m abgesenkt.

Daran anschließend schwenkt die Trasse mit einem Bogen  $R=750m$  in südliche Richtung ab, wobei die Trasse hierbei abwechselnd in Damm- bzw. Einschnittslage geführt wird. Bei km 6,706 befindet sich die Brücke über den Waldbach, welche eine Länge von 104,20m und eine Höhe von ca. 21,0m aufweist. Im Bereich des westlichen Wiederlagers ist die Querung eines Güterweges vorgesehen. Ab km 7,462 geht die Trasse in einen geradlinigen Verlauf über.

Bei km 7,600 ist die Überführung eines Güterweges vorgesehen. Hier befindet sich die Trasse bis ca. km 7,850 in Einschnittslage. Weiters erfolgt in diesem Bereich die Reduktion von drei auf zwei Fahrstreifen, wobei für den weiteren Trassenverlauf bis zum Ende der Umfahrung eine Fahrbahnbreite von 8,50m zur Anwendung kommt.

Danach folgt die niveaufreie Vollanschlussstelle Zwettl West im Zuge der L71, welche bei km 8,090 die Umfahrung kreuzt. Die Anschlussstelle befindet sich hierbei durchwegs in Dammlage, wobei die L71 im Anschlussstellenbereich auf eine Längsneigung von 4,0% abgeflacht wird. Die bestehende Trassenlage der L71 bleibt gegenüber dem Bestand unverändert.

Die Trasse führt weiter geradlinig, überwiegend in Einschnittslage in südlicher Richtung bis zum Talübergang über den Strahlbach mit einer Länge von 120,20m und einer maximalen Höhe von ca. 30,0m. Im Bereich des nördlichen Wiederlagers erfolgt die Querung eines Wanderweges, entlang des Strahlbaches die Querung eines Güterweges. Unmittelbar südlich folgt der Talübergang über die Zwettl

mit einer Länge von 206,20m und einer max. Höhe von ca. 26,0m. Parallel zur Zwettl verläuft ebenfalls ein Güterweg, welcher im Zuge des Talüberganges gequert wird.

Daran anschließend verläuft die Trasse östlich entlang des Waldrandes im Zuge eines Linksbogens  $R=800m$ , wobei sich in diesem Abschnitt die Trasse wieder überwiegend in Einschnittslage befindet. Bei km 9,650 ist die Errichtung eines Durchlasses (LW = 3,0m), welcher durch kleine landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge genutzt werden kann, vorgesehen. Danach geht die Trasse in einen ca. 300m langen geraden Streckenabschnitt über, an dessen Ende sich die Überführung der L8271 im Zuge der niveaufreien Vollanschlussstelle Zwettl Süd-West befindet. Die Linienführung der L8271 bleibt in der Lage gegenüber dem Bestand unverändert, jedoch ist eine Anhebung der Trasse um bis zu ca. 2,30m erforderlich. Östlich der Überführung mündet die Rampe 4 (Auffahrt Richtung Krems) der Anschlussstelle Zwettl Süd-West in die L8271 in Form einer T-Kreuzung ein.

Nach der Überführung wird die Umfahrung Zwettl durch einen Rechtsbogen  $R=500m$  wieder in den bestehenden Verlauf der B38 in Richtung Groß Gerungs eingebunden. Bei km 10,240 erfolgt die Überführung der Rampe 2 im Zuge der Anschlussstelle Zwettl Süd-West. Das projektierte Ende der Umfahrung befindet sich bei B38 - km 46,379.

Entlang der Umfahrung ist, zur Aufrechterhaltung des untergeordneten Straßen- und Wegenetzes, beidseits der Trasse ein umfangreiches Begleitwegenetz vorgesehen. In regelmäßigen Abständen sind zur Gewährleistung der Erreichbarkeit aller landwirtschaftlichen Nutzflächen Güterwegquerungen in Form von Über- bzw. Unterführungen vorgesehen.

Im Zuge des Projektes sind auf Grund der tiefen Einschnitte und der durchwegs großen Distanzen zu den Ortsrändern nur im Bereich von Rudmanns Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Diese sind in Form einer Lärmschutzwand von km 0,399 bis km 1,864 mit einer maximalen Höhe von 2,50m ausgebildet.

### **Querung von naturschutzfachlich relevanten Gebieten**

Vom Vorhaben werden drei Natura 2000 Gebiete betroffen.

Das Natura 2000-Vogelschutzgebiet „Truppenübungsplatz Allentsteig“ ist im Nordosten des Projektgebietes ausgewiesen. Das Vorhaben liegt im Norden des Projektgebietes (im Bereich des TÜPL Allentsteig) innerhalb dieses Natura 2000- Vogelschutzgebietes.

Das Natura 2000-Vogelschutzgebiet „Waldviertel“ ist südlich von Rudmanns im Bereich des Rudmannser Teiches und Umgebung ausgewiesen. Das Vorhaben liegt außerhalb dieses Natura 2000-Vogelschutzgebietes „Waldviertel“.

Das Natura 2000-FFH-Gebiet „Waldviertler Teich-, Heide- und Moorland- schaft“, ist einerseits entlang der Zwettl und des Kamps oberhalb des Zusammenflusses ausgewiesen und andererseits im Bereich des Rudmannser Teiches. Das Natura 2000-FFH-Gebiet „Waldviertler Teich-, Heide- und Moorlandschaft“ wird an der Zwettl in Form eines Talüberganges gequert.

Darüber hinaus ist im Osten Projektgebietes das Kamptal als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Dieses Landschaftsschutzgebiet "Kamptal" wird vom Vorhaben in seinem westlichsten Bereich gequert.

### **Querung der ÖBB-Strecke Sigmundsherberg – Martinsberg / Gutenbrunn**

Die Neuerrichtung der Umfahrung Zwettl überquert die ÖBB-Strecke Sigmundsherberg – Martinsberg/Gutenbrunn schiefwinkelig in Bahn-km 20,103. Im Zuge der B 38 erfolgt die Querung der Bahnstrecke in km 5,846.

Die Bahnstrecke verläuft in Nord-Süd-Richtung entlang des Gradnitzbaches. Im Bereich der Querung weist die Bahntrasse einen Bogen mit ca. 202 m auf. Die Bahnstrecke hat in Nord-Süd-Richtung ein Längsgefälle von 2,25 ‰.

Die lichte Weite zwischen den Pfeilerkanten und der Gleisachse beträgt mindestens 7,0 m. Bei der Errichtung der Brücke wird ein Schutzgerüst außerhalb des Lichtraumprofils der Bahn errichtet. Es wird eine lichte Höhe von mindestens 7,20 m über der Schienenoberkante freigehalten.

### **Querschnittsgestaltung**

#### Überholstrecken und Überholsichtweiten:

Auf Grund der hügeligen Geländestruktur im Umland von Zwettl weist die Umfahrungstrasse Steigungen von bis zu 5,50% auf. Zu Folge der relativ hohen prognostizierten Verkehrsbelastung ist in diesen Steigungsstrecken eine Weiterführung des aus Richtung Krems kommenden 3-streifigen Querschnittes vorgesehen.

#### Landesstraße B 38 Umfahrung Zwettl:

Die Querschnittselemente wurden der RVS 03.03.31 (Querschnittselemente

Freilandstraßen) entnommen.

Die B 38, Umfahrung Zwettl weist zukünftig von km 0,000 – km 7,506 einen 3-streifigen Querschnitt mit doppelter Sperrlinie ohne Mitteltrennung auf, wobei hierbei in den Steigungsstrecken jeweils 2 Fahrstreifen zur Verfügung gestellt werden.

Von km 7,056 bis zum BLE bei km 10,673 weist die Umfahrung auf Grund der geringeren Verkehrsfrequenz einen 2-streifigen Querschnitt auf.

In 3-streifigen Streckenabschnitten wird der unbefestigte äußere Seitenstreifen neben dem Einzelfahrstreifen 0,80m breit ausgeführt und befestigt, um im Pannenfall ein Vorbeifahren von Fahrzeugen ohne Überfahren der doppelten Sperrlinie (Behinderung des Gegenverkehrs) ermöglichen zu können.

Regelquerschnitt B 38 Umfahrung Zwettl, Freie Strecke 3-streifiger Querschnitt:

Bankett	1 x 1,25 m	= 1,25 m
äuss. bef. Seitenstreifen	1 x 0,50 m	= 0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	= 3,75 m
Sicherheitsstreifen	1 x 0,75 m	= 0,75 m
Fahrstreifen	1 x 3,50 m	= 3,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,50 m	= 3,50 m
äuss. bef. Seitenstreifen	1 x 0,50 m	= 0,50 m
Bankett	1 x 1,25 m	= 1,25 m
<hr/>		
Kronenbreite		15,00 m

Regelquerschnitt B 38 Umfahrung Zwettl, Freie Strecke 2-streifiger Querschnitt:

Bankett	1 x 1,25 m	= 1,25 m
äuss. bef. Seitenstreifen	1 x 0,50 m	= 0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	= 3,75 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	= 3,75 m

äuss. bef. Seitenstreifen	1 x 0,50 m	= 0,50 m
Bankett	1 x 1,25 m	= 1,25 m
<hr/>		
Kronenbreite		11,00 m

Die Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen werden jeweils mit einer Breite von 3,50m ausgebildet.

Regelquerschnitt 1-streifige Rampe:

Bankett	1 x 1,25 m	= 1,25 m äuss.
bef. Seitenstreifen	1 x 0,50 m	= 0,50 m
Fahrfläche	1 x 5,00 (4,00) m	= 5,00 (4,00) m
äuss. bef. Seitenstreifen	1 x 0,50 m	= 0,50 m Bankett
	1 x 1,25 m	= 1,25 m
<hr/>		
Kronenbreite		8,50 (7,50) m

Regelquerschnitt 2-streifige Rampe:

Bankett	1 x 1,25 m	= 1,25 m
äuss. bef. Seitenstreifen	1 x 0,50 m	= 0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	= 3,75 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	= 3,75 m
äuss. bef. Seitenstreifen	1 x 0,50 m	= 0,50 m
Bankett	1 x 1,25 m	= 1,25 m
<hr/>		
Kronenbreite		11,00 m

#### Landesstraße B 36 Verlegung:

Die B 36 weist im Projektsabschnitt, in Anlehnung an die nördlich anschließende Umfahrung Großhaslau, zukünftig von km 64,575 – km 65,679 einen 2- streifigen Querschnitt auf.

## Regelquerschnitt B 36 Abschnitt Dürnhof, Freie Strecke zweistreifiger

Querschnitt:

Bankett	1 x 1,25 m	= 1,25 m
äuss. bef. Seitenstreifen	1 x 0,50 m	= 0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	= 3,75 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	= 3,75 m
äuss. bef. Seitenstreifen	1 x 0,50 m	= 0,50 m
Bankett	1 x 1,25 m	= 1,25 m
<hr/>		
Kronenbreite		11,00 m

Die Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen werden jeweils mit einer Breite von 3,50m ausgebildet.

## Kunstbauten

### Landesstraße B 38:

Im Zuge der Landesstraße B 38 Umfahrung Zwettl wird die Errichtung von 19 Objekten erforderlich:

Objektbezeichnung	Beschreibung	LW-LH
Objekt B 38.11, km 0,5+85,909	Brücke über die L 8245	LW=22,00m, LH~5,29m
Objekt B 38.12, km 1,4+92,658	Brücke über einen Wirtschaftsweg	LW=18,00m, LH~5,19m
Objekt B 38.Ü01, km 2,1+50,672	Überführung der L 8253	LW=33,00m (33,27m), LH~5,50m
Objekt B 38.Ü02, km 2,3+89,000	Überführung eines Wirtschaftsweges	LW=33,00m, LH~8,34m
Objekt B 38.13, km 2,9+37,500	Brücke über einen Wirtschaftsweg	LW=6,50m, LH~3,00m
Objekt B 38.13a, km 3,1+64,267	Brücke über den Kamp	LW=173.90m, LH~20,00m (ü. Gerinne)
Objekt B 38.Ü03, km 3,9+15,039	Überführung der L 8244	LW=29,00m (29,70m), LH~5,22m
Objekt B 38.Ü04, km 5,1+90,714	Überführung der B 36	LW=33,00m (33,75m), LH~5,07m
Objekt B 38.13b, km 5,8+50,920	TÜ Gradnitzbach und Bahn	LW=205,40m, LH~29,00m (ü. Gerinne)

Objekt B 38.Ü05, km 6,1+45,000	Überführung eines Wirtschaftsweges	LW=27,00m, LH~5,18m
Objekt B 38.13c, km 6,5+85,870	Brücke über L 8235	LW=18,00m (18,04m), LH~5,25m
Objekt B 38.13d, km 6+705,670	Brücke über den Waldbach	LW=100,40m, LH~21,00m (ü. Gerinne)
Objekt B 38.Ü06, km 7,6+00,000	Überführung eines Wirtschaftsweges	LW=27,00m, LH~8,82m
Objekt B 38.13e, km 8,0+90,824	Brücke über L 71	LW=22,00m (23,25m), LH~4,75m
Objekt B 38.13f, km 8,5+96,000	Brücke über den Strahlbach	LW=116,40m, LH~30,00m (ü. Gerinne)
Objekt B 38.13g, km 8,9+27,700	Brücke über die Zwettl	LW=202,40m, LH~26,00m (ü. Gerinne)
Objekt B 38.13h, km 9,6+50,000	Durchlass	LW=3,00m, LH~3,00m
Objekt B 38.Ü07, km 9,9+35,826	Überführung der L 8271	LW=25,00m (25,14m), LH~5,72m
Objekt B 38.Ü08, km 10,2+39,691	Überführung der Rampe	LW=25,00m (28,53m), LH~5,43m

#### Landesstraße B 36:

Im Zuge der B 36 Verlegung im Abschnitt Dürnhof wird die Errichtung von 2 Objekten erforderlich:

Objekt B 36.15b, km 64,6+24	Brücke der B 36 über einen Wirtschaftsweg	LW=7,50m, LH~4,70m
Objekt B 36.15c, km 65,1+29	Brücke der B 36 über einen Wirtschaftsweg	LW=6,50, LH~4,50m

#### **Wirtschaftswegenetz**

Entlang der Umfahrung ist, zur Aufrechterhaltung des untergeordneten Straßen- und Wegenetzes, beidseits der Trasse ein umfangreiches Begleitwegenetz vorgesehen. In regelmäßigen Abständen sind zur Gewährleistung der Erreichbarkeit aller landwirtschaftlichen Nutzflächen Güterwegquerungen in Form von Über- bzw. Unterführungen vorgesehen.

Grundsätzlich werden Güterwege mit folgendem Querschnitt ausgebildet:

Bankett	1 x 0,50 m	= 0,50 m
Fahrfläche	1 x 3,50 m	= 3,50 m
Bankett	1 x 0,50 m	= 0,50 m

Im Zuge des Bauprojektes wird die Dimensionierung des Oberbaus nochmalig geprüft und in Abstimmung mit der Straßenbauabteilung endgültig festgelegt.

### **Lärmschutzmassnahmen**

Im Zuge des Projektes sind auf Grund der tiefen Einschnitte und der durchwegs großen Distanzen zu den Ortsrändern nur im Bereich von Rudmanns Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Diese sind in Form einer Lärmschutzwand von km 0,400 bis km 1,862 mit einer maximalen Höhe von 2,50m ausgebildet.

km 0,400 ÷ 0,600: LSW h=2,0m

km 0,600 ÷ 0,966: LSW h=2,5m

km 0,966 ÷ 1,631: LSW h=2,0m

km 1,631 ÷ 1,862: LSW h=2,5m

ab km 1,862 Einschnittsbereich

### **Beleuchtungseinrichtungen**

Im Zuge der Neuerrichtung der Umfahrung Zwettl sind entlang der Hauptfahrbahn grundsätzlich keine Beleuchtungseinrichtungen vorgesehen. Die im Zuge der Anschlussstellen neu entstehenden Kreuzungen werden ebenfalls nicht beleuchtet. Einzig ist die Beleuchtung der neuen Kreisverkehrsanlage sowie, auf Grund der zu erwartenden höheren Verkehrsfrequenz sowie der Nahelage an den Kreisverkehr, des nördlich davon situierten Linksabbiegestreifens im Anschlussstellenbereich Zwettl Nord vorgesehen.

Die Bemessung dieser Beleuchtungseinrichtungen erfolgt nach der ÖNORM O 1051 bzw. EN 13201. Es sind Natriumdampfhochdruckleuchten mit entsprechender Lichtverteilung und Blendbegrenzung vorgesehen.

Der Anschlusspunkt für die Stromversorgung der Anschlussstelle Zwettl Nord ist auf der Parzelle 481/2 (Mischwerk Swietelsky). Der Anschlusspunkt wird im Zuge der Umlegung der 20kV Leitung errichtet.

Die bestehenden Beleuchtungseinrichtungen der Kreisverkehrsanlage im

Zuge der Anschlussstelle Zwettl Ost bleiben erhalten.

## **Entwässerung / Gewässerschutz**

Die bestehenden sowie die im Zuge der Errichtung der Umfahrung Zwettl neu zu errichtenden Entwässerungseinrichtungen, die zur schadlosen Ableitung der im Zuge von Regenereignissen anfallenden Straßenoberflächenwässer errichtet werden, sollen entsprechend den Erfordernissen des Gewässer- sowie Grundwasserschutzes ausgebildet werden.

Im Zuge der Planungen wurden die Ergebnisse aus den Untersuchungen im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung in das Projekt mit aufgenommen und entsprechend berücksichtigt.

Folgende Grundsätze werden im vorliegenden wasserrechtlichen Einreichprojekt berücksichtigt:

- Reduktion der Gewässerbelastung bei Bau, Betrieb und Erhaltung der B38 Umfahrung Zwettl
- Möglichst schadlose Zufuhr der Straßenoberflächenwässer in den Wasserkreislauf
- Minimierung der Beeinträchtigung hinsichtlich des Hochwasserabflusses im Bereich der bestehenden Vorfluter
- Minimierung der Beeinträchtigung der Abflussverhältnisse im Bereich bestehender Gerinne und Gräben
- Rückhalt von Leichtstoffen (Benzin, Öl)
- Ökologisch – ökonomisch optimale Problemlösung unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und wasserwirtschaftlichen Grundsätze.

Mit den vorgesehenen Maßnahmen soll aus der Sicht des Gewässer- und Grundwasserschutzes im Bereich der neu zu errichtenden Trasse der Umfahrung eine dem Stand der Technik entsprechende und „umweltverträgliche“ Entwässerung errichtet werden und dadurch die verbleibenden Auswirkungen der Umfahrung minimiert werden.

Die Errichtung folgender Anlagen ist beabsichtigt:

Durchgehendes Entwässerungssystem entlang der gesamten Umfahrung bestehend aus Ableitungsgräben, Ableitungsmulden sowie Kanal- und Drainageleitungen mit Einleitung in folgende Wasserkörper:

- a) 410040023    Zwettl, Kamp, Kleiner Kamp, Großer Kamp
- b) 410040004    Zwettl, Kamp, Kleiner Kamp, Großer Kamp
- c) 404780000    Gradnitz

Errichtung eines Retentionsbeckens im Bereich der Gradnitz und Einleitung in selbige.

Errichtung zweier Retentionsfilterbecken im Zuge der Verlegung der B36 mit Versickerung in den Untergrund bzw. Sammlung der Sickerwässer und Ableitung in die Gradnitz.

Errichtung von Talübergängen im Bereich der Gewässerquerungen Kamp, Gradnitz, Waldbach, Strahlbach und Zwettl.

Errichtung bzw. Adaptierung sowie Erweiterung von Durchlässen bzw. Querausleitungen im Zuge der Umfahrung zur Aufrechterhaltung bestehender Abflussverhältnisse.

Verlegung der Gradnitz im Bereich des Talüberganges Gradnitz über eine Länge von ca. 100m

### **In Anspruch genommene Grundstücke**

Die Gesamtgrundbeanspruchung für die Errichtung der Umfahrung Zwettl sowie der entwässerungstechnischen Anlagen beläuft sich auf ca 67,1 ha. Für die Bauphase sind für die Herstellung von Lagerflächen, Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen, etc. ca. 35,8ha zusätzliche Flächenbeanspruchung ausgewiesen.

### **Rodungsflächen**

Für den Neubau der B38 Umfahrung Zwettl ist die Inanspruchnahme von Waldflächen notwendig.

Um dieses Projekt bautechnisch umsetzen zu können, kommt es zusätzlich zu temporären Nutzung von Waldflächen im Bereich des für die Bauphase festgelegten

Baufeldes. Dieses Baufeld definiert sich durch einen Begleitstreifen mit einer Breite von rd. 10 m um die Trassenumhüllende, sowie durch notwendige Baustraßen. Es kommt zu einer vorübergehenden Beanspruchung des Grund und Bodens. Nach Fertigstellung der Errichtungsphase wird dieser wiederbewaldet.

Dauerhafte und Temporäre Rodungen:

- Rodungen im Bereich westlich der Waldrandsiedlung, bei der geplanten Brücke über den Kamp.
- Rodungen im Bereich der geplanten Kreuzung zur L 8244.
- Rodungen im Bereich des Zwettler Bergs, im Zuge der Trassenoptimierung der B 36 Zwettler Straße.
- Rodungen westlich der geplanten ASt Zwettl - Nord im Bereich der geplanten Brücke über den Gradnitzbach und die Bahn.
- Rodungen westlich der geplanten ASt L 8235, im Bereich der geplanten Brücke über den Waldbach.
- Rodungen südlich der ASt Zwettl - West, im Bereich der geplanten Brücke über den Strahlbach, bzw. der geplanten Brücke über die Zwettl.
- Rodungen in weiterer Folge südlich der Zwettl bis zur geplanten Überführung der L 8271.
- Rodungen im Bereich zwischen der geplanten Überführung der L 8271 und der ASt Zwettl - Südwest.
- Rodungen im Bereich südlich der geplanten ASt Zwettl - Südwest.

Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes (Bestandsumwandlungen) zum Ausgleich der dauerhaften Rodungen.

Als Ausgleichsmaßnahme für die dauernden Rodungen im Gesamtausmaß von ca. 7,0 ha sind Waldverbesserungsmaßnahmen/Bestandesumwandlungen im selben Umfang vorgesehen. Die derzeit geplanten Waldverbesserungsmaßnahmen sind im Maßnahmenplan vorbehaltlich der Zustimmung der Grundeigentümer dargestellt.

Sollten diese Flächen nicht verfügbar sein, werden alternativ in Qualität und Flächenausmaß gleichwertige Flächen für Waldverbesserungsmaßnahmen he-

rangezogen (Alternativflächen).

Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung naturnaher Waldbestände aus strukturarmen Fichten(wirtschafts)wäldern durch die plenterartige Entnahme von Fichteneinzelbäumen und der Förderung von standorttypischen Laubbaumarten. Weiters werden strukturarme Nadelholz(rein)bestände durch die teilweise Freistellung im Sinne einer Waldlichtungsstruktur aufgewertet.

Die bestehenden Waldflächen für die Ausgleichsmaßnahme werden durch naturnahe Bewirtschaftung (Plenterwald/Dauerwald mit Verringerung des Fichtenanteils) schrittweise in einen Laubmischwald mit naturnaher Zusammensetzung umgewandelt. Die Flächen verbleiben weiterhin Wald im Sinne des Forstgesetzes. Der Wald ist dauernd bestockt und wird Einzelstammweise oder in Gruppen natürlich verjüngt. Es findet kein großflächiger Kahlschlag statt.

Zusammenfassung der Rodungsflächen:

Gesamtrodungsfläche: B38 Umfahrung Zwettl			
Katastralgemeinde	KG Nr.:	Dauerhafte Rodung	Temporäre Rodung
Rudmanns	24371	3.893 m <sup>2</sup>	2.634 m <sup>2</sup>
Zwettl Stift	24393	4.531 m <sup>2</sup>	12.750 m <sup>2</sup>
Oberhof	24355	5.055 m <sup>2</sup>	4.546 m <sup>2</sup>
Gradnitz	24316	19.207 m <sup>2</sup>	13.230 m <sup>2</sup>
Zwettl Stadt	24392	5.094 m <sup>2</sup>	12.946 m <sup>2</sup>
Niederstrahlbach	24353	/	2.720 m <sup>2</sup>
Syrafeld	24379	7.357 m <sup>2</sup>	13.986 m <sup>2</sup>

Gesamtrodungsfläche: B38 Umfahrung Zwettl			
Katastralgemeinde	KG Nr.:	Dauerhafte Rodung	Temporäre Rodung
Moidrams	24347	26.063 m <sup>2</sup>	16.049 m <sup>2</sup>
<b>Summe</b>		<b>71.200 m<sup>2</sup></b>	<b>78.861 m<sup>2</sup></b>