

Innerstädtische kluge Lösung

Text: Gisela Gary
Fotos: Leyrer + Graf

Wien. Die Stadtstraße Aspern ist eines der größten innerstädtischen Straßenbauprojekte Wiens. Sie verbindet die Seestadt mit der Südost-Tangente. Die neue Gemeindestraße führt durch zwei Tunnel. Die Vorteile von Betonfahrbahnen überzeugten die Straßenbauexperten der MA28.

In Wohnbereichen wird die Stadtstraße Aspern, eine Gemeindestraße, in zwei Tunneln geführt, um die Auswirkungen der Straße auf die Bewohner zu verringern: im Bereich Emichgasse/Querung Ostbahn sowie im Bereich Querung Hausfeldstraße/U2/Ostbahn. Die Anschlussstellen Hirschstetten und Seestadt West stellen sicher, dass die Stadtstraße Aspern auch für den regionalen Verkehr von Nutzen ist. Neben der Stadtstraße realisiert die Asfinag die S1-Spange. Die ÖBB haben den Ausbau der Strecke Stadlau-Marchegg der S80 für den Wiener Bereich bereits abgeschlossen. Dazu werden die Straßenbahnlinien 25 und 26 verlängert und das Angebot der lokalen Buslinien verbessert. Die Straßenbahnlinie 27 ist in Bau.

Die Stadtstraße ist 3,3 Kilometer lang, davon ist fast die Hälfte untertunnelt, die restliche Strecke ist größtenteils zwei bis drei Meter tiefergelegt, hat Lärmschutzwände und es gilt überall Tempo 50. Das Gesamtkonzept der Stadtstraße wurde einem langjährigen komplexen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren unterzogen, und bestand. Die Stadtstraße entlastet die Wohngebiete in der Donaustadt, sie leitet den Verkehr aus den Wohngebieten – weg von Kindergärten und Schulen. Allein in Hirschstetten fahren künftig pro Tag 6.000, in Aspern sogar 8.000 Autos weniger durch die Wohngebiete. Aktuell fahren im Schnitt 10.500 Autos pro Werktag durch Hirschstetten. Nach ihrer Fertigstellung werden Schleichwege geschlossen.

Leyrer + Graf zeichnet für den Straßenbau und Nebenarbeiten im Zusammenhang mit dem Ausbau der Haupttrasse

der Stadtstraße Aspern, beginnend bei der westlichen Wanne Tunnel Emichgasse (km 0,525) bis zum östlichen Teil Ast Seestadt West (km 3,299), verantwortlich. Dabei werden neben der Betonfahrbahn u. a. Gewässerschutzanlagen, Lärmschutzwände, Entwässerungseinrichtungen inklusive Leerverrohrungen für die öffentliche Beleuchtung und Leerverrohrungen zwischen den Grünflächen sowie Begleitwege errichtet.

Spektakulärer Betondeckeneinbau

Das Bauvorhaben ist das erste Großprojekt der neuen Gruppe Betondeckenbau von Leyrer + Graf. Zwei Betondeckenfertiger, je einer für den Unterbeton sowie für den Oberbeton, und ein Bürstensprünger kommen zum Einsatz. Das Projekt ist zugleich der erste große Betondeckeneinbau in einem Tunnel (Emichgasse und Hausfeld). „Das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP) brachte

Daten und Fakten

4.250 m³ mineralische Baurestmassen abtragen und wegschaffen
63.150 m³ Aushub (Tragschichten, Lockerboden, Oberboden) abtragen und wegschaffen
8.200 m³ Künnettenshaushub für in Summe 25.800 lfm Leitungen (DN50 - DN1000)
7.720 m Randsteine Granit 18/20 bzw. 20/24
39.600 m² zweischichtige Betondecke maschinell 23 cm
5.500 m² zweischichtige Betondecke händisch 23 cm
11.030 m² einschichtige Betondecke händisch 16 bzw. 22 cm
16.675 t Asphaltdecke



diverse Auflagen mit sich, u. a. in Bezug auf die Arbeitszeiten, wie z. B. ein Verbot von Abend- und Nacharbeit sowie eine Beschränkung der zulässigen Transporte über vorgegebene Routen. Die Bauarbeiten erfolgen mitten in der Stadt unter teilweiser Aufrechterhaltung des Verkehrs“, erläutert Christoph Lanxinger, Gruppenleiter Tiefbau Projekt Straßenbau bei Leyrer + Graf, die Herausforderungen. „Die Stadt Wien setzt beim Bau der Stadtschraße auf eine effiziente sowie ressourcen- und umweltschonende Arbeitsweise. Die in diesen Baustellen eingesetzte Betonbauweise der Fahrbahnen entspricht dieser Herangehensweise“, so Thomas Keller, Chef der MA28 Straßenverwaltung und Straßenbau. Die Stadtschraße ist nicht nur aufgrund der Bauweise beeindruckend, sondern kann sich auch in puncto Nachhaltigkeit sehen lassen: „Sämtliches abgebrochene und ausgehobene Material, wie z. B. Asphalt, Beton, Tragschichtmaterial oder Lockerboden, wird in unserer hauseigenen Recyclinganlage in Hagenbrunn, welche erst heuer in Betrieb gegangen ist, aufbereitet und anschließend als Baustoff einem weiteren Verwendungszweck zugeführt. Zusätzlich wird das Tunnelausbruchmaterial der vorangegangenen Baustelle 3 und 4 vor Ort aufbereitet und als ungebundene

Tragschicht direkt im Baustellen wiederverwendet“, erläutert Christoph Lanxinger. In den kommenden Wochen wird die Emichgasse wiedereröffnet, der westliche Teil der Quadenstraße wird gebaut. Parallel dazu beginnen die Errichtung von drei Gewässerschutzanlagen sowie der Vorabtrag im Bereich Einschnitt Hausfeld.



Projektdaten

Stadtschraße Aspern

1220 Wien, Baustellen 1 und 2, verbindet die A23-Südosttangente (Anschlussstelle Hirschstetten) mit der S1-Spange Seestadt Aspern (Anschlussstelle Seestadt West)

Auftraggeber: Magistrat der Stadt Wien MA28, Straßenverwaltung und Straßenbau

Verkehrsplaner: arealConsult

Bauunternehmen: Leyrer + Graf Bau-gesellschaft m.b.H.

Länge: 3,3 km; Tunnel 1: Emichgasse: 795 m, Tunnel 2: Hausfeldstraße: 550 m

Planung: MA28 – Straßenverwaltung und Straßenbau

Betonlieferant: Wopfinger Transport-beton GmbH

Betonmenge: 8.360 m³ Unterbeton, 4.680 m³ Oberbeton, 2.320 m³ Randstein- und sonstiger Straßenbaubeton

Landschaftsplanung: Land in Sicht