





22., STADTSTRASSE AST SEESTADT OST

EINREICHPROJEKT 2016

PLANTITEL

ZUSAMMENFASSUNG, PROJEKTGESCHICHTE, VARIANTEN

Änderung					
<p>KOORDINATION RAUM UND UMWELT</p> <p>ARGE Bernard & Bosch</p> <p>BERNARD Ingenieure ZT GmbH Nordbahnstraße 36 1020 Wien, Austria T. +43 (0)1 / 812 00 42-0 www.bernard-ing.com</p>  <p>Bosch & Partner GmbH Pettenkoflerstraße 24 80336 München, Germany T. +49 (0)89 / 23 55 58-3 www.boschpartner.de</p> 		<p>PROJEKTSTEUERUNG</p>  <p>A-1010 WIEN, Stubenring 4 Tel. 01/715 21 96, Fax 01/715 21 96-33 baumanagement@metz-partner.at</p>		<p>VERFASSER</p>  <p>A-1010 WIEN, Stubenring 4 Tel. 01/715 21 96, Fax 01/715 21 96-33 baumanagement@metz-partner.at</p>	
<p>PROJEKTWERBER:</p> <p>MAGISTRAT DER STADT WIEN MA28 Straßenverwaltung u. Straßenbau A-1171 WIEN, Lienfeldergasse 96</p>			<p>MAGISTRAT DER STADT WIEN MA29 Brückenbau und Grundbau A-1160 WIEN, Wilhelminenstraße 93</p>		
Projektleiter DI Kauzner	Projektiertung MA 28 DI Alexander	Leiter MA 28 DI Engleder	Projektleiter ING. Urban	Leiter Brückenbau und Straßentunnel DI Kolik	Leiter MA 29 DI Papouschek
Plannummer MA28					
Gezeichnet: Datum:	ZEILINGER MÄRZ 2016	MASSTAB —	AUSFERTIGUNG A	EINLAGE 2.01.1001	
Geprüft: Datum:	KRAUSGRUBER MÄRZ 2016				
Fläche:	19 SEITEN DIN A4				

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	3
1.1	Projektziele	3
1.2	Trassenkurzbeschreibung	3
2	Projektbeteiligte	5
3	Projekthistorie	8
4	Projektspezifika	10
4.1	Regelquerschnitte	10
4.2	Anlagenverhältnisse	11
5	Varianten	12
5.1	Variante A	12
5.2	Variante B	13
5.3	Variante C	14
5.4	Variante D	15
5.5	Resümee	16
6	Gliederung der Einreichunterlagen	17
6.1	Grundschemata	17
6.2	Teil 1 – Einlagenverzeichnis	17
6.3	Teil 2 – Zusammenfassung, technisches Projekt, Materienrechte	17
6.4	Teil 3 – Verkehr, Geotechnik, Verzeichnisse	17
6.5	Teil 4 – Umweltverträglichkeitserklärung	18
7	Abbildungsverzeichnis	19

1 EINLEITUNG

1.1 PROJEKTZIELE

Mit der Anschlussstelle (ASt) Seestadt Ost werden vorrangig folgende Ziele verfolgt:

- Anbindung des neuen Stadtentwicklungsgebiets Aspern „Die Seestadt Wiens“ an das hochrangige Straßennetz
- Verbindung der (zukünftigen) P&R-Anlage zum neuen Stadtentwicklungsgebiets Aspern „Die Seestadt Wiens“
- Schaffung einer direkten Zufahrt zur (zukünftigen) P&R-Anlage aus dem hochrangigen Straßennetz
- Sicherstellung der Wohnqualität in Bezug auf Lärm- und Schadstoffemissionen

1.2 TRASSENKURZBESCHREIBUNG

Die ASt Seestadt Ost liegt in der KG Breitenlee. Die Rampen der S 1 Spange Seestadt Aspern münden mittels Kreuzungen in die Überführung Seestadt Ost ein. Die Kreuzungen des südlichen als auch des nördlichen Rampenpaares mit der Überführung werden jeweils mit einer Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) geregelt. Der Zufahrtsbereich der Rampe 601 zur VLSA ist zweistreifig ausgeführt.

Die ASt Seestadt Ost bindet im Süden an das projektierte Straßennetz des Stadtentwicklungsgebiets Aspern „Die Seestadt Wiens“ an, überquert die Anschlussbahn der Opel Wien GmbH, verläuft weiter in Dammlage um zuerst die ÖBB-Strecke und anschließend die S 1 Spange Seestadt Aspern mittels Brückentragwerk zu überspannen. Anschließend an das Brückentragwerk verläuft die Trasse als Anbindungsstraße an die künftige P&R-Anlage parallel zur Trasse der S 1 Spange Seestadt Aspern.

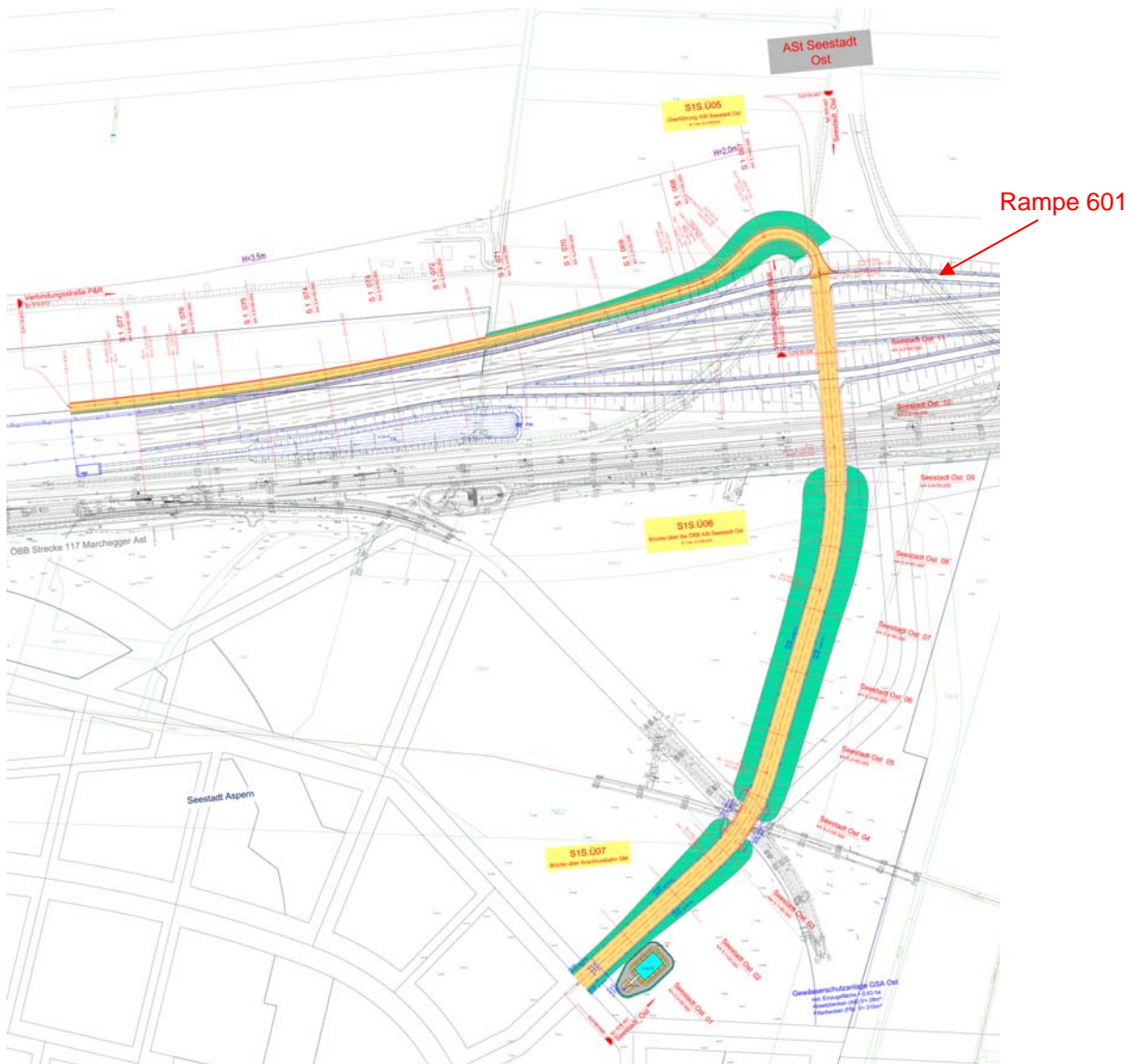


Abbildung 1: Ausschnitt Lageplan ASt Seestadt Ost, Quelle: IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT GmbH

2 PROJEKTBETEILIGTE

Die Durchführung der Planungen des Einreichprojekts der ASt Seestadt Ost erfolgte durch das folgende Planungsteam beauftragt:

	<p>Technische Projektsteuerung</p> <p>Metz & Partner Baumanagement ZT GmbH Stubenring 4 A-1010 Wien</p>
<p>ARGE Bernard & Bosch</p> <p>BERNARD Ingenieure ZT GmbH Nordbahnstraße 36 1020 Wien, Austria T +43 (0)1 / 812 00 42-0 www.bernard-ing.com</p>  <p>Bosch & Partner GmbH Pettenkoflerstraße 24 80336 München, Germany T. +49 (0)89 / 23 55 58-3 www.boschpartner.de</p> 	<p>Koordination Raum und Umwelt</p> <p>ARGE Bernard & Bosch Bernard Ingenieure ZT GmbH Nordbahnstr. 36, TOP 5.2 A-1020 Wien</p> <p>Bosch & Partner GmbH Pettenkoflerstraße 24 D-80336 München</p>
	<p>Straßenplanung</p> <p>IBK Ingenieurbüro St. Martiner Straße 25, A-9500 Villach</p>
	<p>E & M Technik</p> <p>PEL Ingenieurbüro GmbH. Südbahnstraße 71 A-8020 Graz</p>
 <p>Architekt Katzberger clear thinking, plain speaking</p>	<p>Kunstabauplanung und architektonische Gestaltung</p> <p>Ingenieurbüro ste.p ZT-GmbH Mommengasse 31 A-1040 Wien Architekt Katzberger ZT-GmbH Paulanergasse 13 A-1040 Wien</p>
	<p>Verkehrsuntersuchung</p> <p><u>Einreichprojekt</u> Areal Consult ZT GmbH Penzinger Straße 73 A-1140 Wien</p>

	<p>Geologie, Hydrogeologie, Altlasten, Verdachtsflächen</p> <p>bf:gh - Büro für Geologie und Hydrogeologie Carl-Zuckmayer-Straße 1 A-5020 Salzburg</p>
	<p>Lärmtechnische Untersuchung</p> <p>IBK Ingenieurbüro St. Martiner Straße 25, A-9500 Villach</p>
 <p><small>iC consulenten Ziviltechniker GesmbH a member of iC group A-1120 Wien, Schönbrunner Straße 297</small></p> <p><small>tel +43 1 521 69-0 fax +43 1 521 69-180 office@ic-group.org</small></p>	<p>Luftschadstoffe und Klima</p> <p>iC consulenten ZT GmbH Schönbrunner Straße 297 A-1120 Wien</p>
 <p><small>iC consulenten Ziviltechniker GesmbH a member of iC group A-1120 Wien, Schönbrunner Straße 297</small></p> <p><small>tel +43 1 521 69-0 fax +43 1 521 69-180 office@ic-group.org</small></p>	<p>Klima- und Energiekonzept</p> <p>iC consulenten ZT GmbH Schönbrunner Straße 297 A-1120 Wien</p>
	<p>Erschütterungen und Sekundärschall</p> <p>Steinhauser Consulting Engineers ZT GmbH Delugstraße 6 A-1190 Wien</p>
	<p>Beleuchtung und Beschattung</p> <p>Steinhauser Consulting Engineers ZT GmbH Delugstraße 6 A-1190 Wien</p>
 <p>Dipl.Ing. Thomas PROKSCH Ingenieurkonsulent für Landschaftsplanung und Landschaftspflege LAND IN SICHT Büro für Landschaftsplanung 1030 Wien, Engelsberggasse 4 / 4.OG T +43 / 1 / 718 48 41 - 0* F -20 land.in.sicht@gpl.at www.gpl.at</p>	<p>Tiere und deren Lebensräume, Artenschutz</p> <p>BÜRO LAND IN SICHT Büro für Landschaftsplanung Engelsberggasse 4 A-1030 Wien</p>
 <p>Dipl.Ing. Thomas PROKSCH Ingenieurkonsulent für Landschaftsplanung und Landschaftspflege LAND IN SICHT Büro für Landschaftsplanung 1030 Wien, Engelsberggasse 4 / 4.OG T +43 / 1 / 718 48 41 - 0* F -20 land.in.sicht@gpl.at www.gpl.at</p>	<p>Pflanzen und deren Lebensräume, Forst</p> <p>BÜRO LAND IN SICHT Büro für Landschaftsplanung Engelsberggasse 4 A-1030 Wien</p>
	<p>Gewässerökologie</p> <p>Ziviltechnikkanzlei Dr. Hugo Kofler Traföb 20 A-8132 Pernegg</p>

	<p>Oberflächenwasser Geoconsult Wien ZT GmbH Hütteldorfer Straße 85 A-1150 Wien</p>
	<p>Boden DI Steinwender & Partner GmbH Rathausgasse 9 A-2500 Baden</p>
	<p>Siedlungsraum, Gesundheit und Wohlbefinden, Sach- und Kulturgüter BÜRO DR. PAULA ZT-GmbH Engelsberggasse 4 A-1030 Wien</p>
	<p>Landschaftsbild, Freizeit und Erholung BEITL ZT GmbH für Landschaftsplanung Möllwaldplatz 4/21 A-1040 Wien</p>
	<p>Abfallwirtschaft und Altlasten Water & Waste GmbH Eumigweg 7 A-2351 Wr. Neudorf</p>
	<p>Begleitende Kontrolle Schimetta Consult ZT GmbH Innsbrucker Bundesstraße 73 A-5020 Salzburg</p>

Das oben genannte Planungsteam steht im Auftragsverhältnis mit der ASFiNAG BMG.

3 PROJEKTHISTORIE

Bereits Anfang der 90er-Jahre des 20. Jahrhunderts wurde in ersten Planungen zu einer B3d Donau Straße als Verbindung von Groß-Enzersdorf bis Hirschstetten die Notwendigkeit der Ergänzung des Verkehrsnetzes in der Wiener Donaustadt aufgezeigt. Dies führte in weiterer Folge auch zur Aufnahme in das „Wiener Verkehrskonzept“ der Stadt Wien. Diese Voruntersuchungen wurden in den folgenden Jahren durch weitere Planungen vertieft (u.a. Generelles Projekt 1996; Machbarkeitsstudie A 23 2002; Generelle Studie A 23 2004).

Im Rahmen des „Infrastruktur Gipfels“ vom 03. März 2005 über die Durchführung spezieller Infrastrukturmaßnahmen im Raum Wien wurde zwischen BMVIT, Stadt Wien, ÖBB und ASFINAG festgelegt, die ASFINAG mit Planung und Umsetzung der B3d in Form einer A-Straße zu beauftragen.

Dieser Bedeutung wurde auch im Bundesstraßengesetz (BStG) Rechnung getragen und mit dem Bundesgesetzblatt (BGBl.) I Nr. 58/2006 vom 1.1.2006 der Verlauf der B3d als A 23 Autobahn Südosttangente Wien „Hirschstetten (S 2), einschließlich Hirschstetten-Hausfeldstraße - Knoten bei Raasdorf (S 1)“ festgelegt.

Im Zuge der Vorbereitung zum Vorprojekt im Auftrag der ASFINAG wurden aufbauend auf diesem Beschluss beginnend im Jahr 2005 die Ergebnisse aller bisherigen Untersuchungen zusammengefasst und ausgewertet. Im anschließenden Vorprojekt wurden für den Bereich Hirschstetten bis Hausfeldstraße insgesamt vier Trassenvarianten ausgearbeitet und in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung gegenübergestellt. Im Abschnitt Hausfeldstraße bis Knoten Raasdorf/S 1 wurde eine Trassenlage parallel zur Bahnstrecke Stadlau – Marchegg untersucht.

Als Ergebnis der im Jahr 2010 durchgeführten Evaluierung sämtlicher Neubauprojekte der ASFINAG und der Neudefinition der Prioritätenreihung wurde im Herbst 2010 festgelegt:

„Der Abschnitt zwischen ASt Heidjöchl und Knoten Raasdorf (S 1) wird als Autobahn umgesetzt. Der Abschnitt zwischen der A 23 Südosttangente Wien und der ASt Heidjöchl wird durch die Stadt Wien als Stadtstraße ausgebaut.“

Diese Aufteilung wurde auch im Bundesstraßengesetz abgebildet. Das BGBl. I Nr. 62/2011 vom 29.07.2011 sieht eine Errichtung der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Raasdorf bis Am Heidjöchl (Höhe Johann-Kutschera-Gasse) vor. Der Abschnitt von der bestehenden A 23 bei Hirschstetten bis Am Heidjöchl (Anschlussstelle (ASt) Seestadt West der S 1) soll von der Stadt Wien als Stadtstraße errichtet werden. Durch diese Regelung wird dem bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Rechnung getragen und ein sparsamer und wirkungsorientierter Mitteleinsatz gewährleistet.

Aufbauend auf diesen Grundlagen wurde das Vorprojekt überarbeitet und im November 2011 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) mit Ersuchen um Erlassung einer Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebietes gem. § 14 BStG eingereicht.

Am 25.04.2013 wurde die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Raasdorf bis Am Heidjöchl zum Bundesstraßenplanungsgebiet erklärt.

Die Planungen zum Einreichprojekt der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Raasdorf bis Am Heidjöchl wurden Anfang 2012 begonnen und am 01.10.2014 beim bmvit mit dem Ersuchen um Erlassung einer Trassenverordnung gem. § 4 BStG eingereicht.

Am 24.02.2015 wurde durch die UVP-Behörde der 1. Verbesserungsauftrag der Projektwerberin, ASFiNAG, übermittelt. Ende April 2015 wurde die verbesserter Unterlagen der Behörde übermittelt.

Im Laufe des Frühjahrs und Sommers 2015 erfolgten Abstimmungen zwischen den UVP-Behörden bmvit (S 1 Spange) und MA22 (Stadtstraße Aspern) und den beiden Projektwerbern ASFiNAG BMG und Stadt Wien betreffend der Abgrenzung der beiden Vorhaben. Im Zuge dieses Prozesses hat sich aufgrund rechtlicher Erfordernis die folgende Abgrenzung der beiden Vorhaben (S 1 Spange und Stadtstraße Aspern) ergeben:

ASt Seestadt West:

Die (nach Westen gerichteten) Rampen, das Brückenobjekt und der Zubringer zur Seestadt sind nicht Teil des hochrangigen Straßennetzes, sondern Bestandteil des Projekts „Stadtstraße Aspern“. Das technische Projekt dieser Anlagenteile und die Maßnahmenplanung wird Antragsgegenstand im Projekt „Stadtstraße Aspern“.

ASt Seestadt Ost:

Der Zubringer zur Seestadt ist nicht Teil des hochrangigen Straßennetzes, sondern wird eine eigene UVE ausgearbeitet, da

- im Straßenabschnitt min. 2.000 Kfz/24 h [DTV] im Prognosezeitraum zu erwarten sind,
- der Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von mehr als 500 m aufweist,
- die Straße ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D (Sanierungsgebiet Luft) berührt.

Das technische Projekt dieser Anlagenteile und die Maßnahmenplanung ist Teil des mit Antrags zur UVP des Projekts „Stadtstraße Aspern“.

Basierend auf dieser Entscheidung wurde für die ASt Seestadt Ost ein eigenes Einreichprojekt ausgearbeitet.

4 PROJEKTSPEZIFIKA

Die Anschlussstelle Seestadt Ost weist eine Gesamtlänge von 1.228,28 m auf und setzt sich aus folgenden Streckenabschnitten zusammen:

- Zubringer Seestadt Ost: 609,47 m
- Verbindungsstraße P&R-Anlage: 618,81 m

4.1 REGELQUERSCHNITTE

Auf Basis der prognostizierten Verkehrsstärken wurde folgender Querschnitt festgelegt:

Überführung

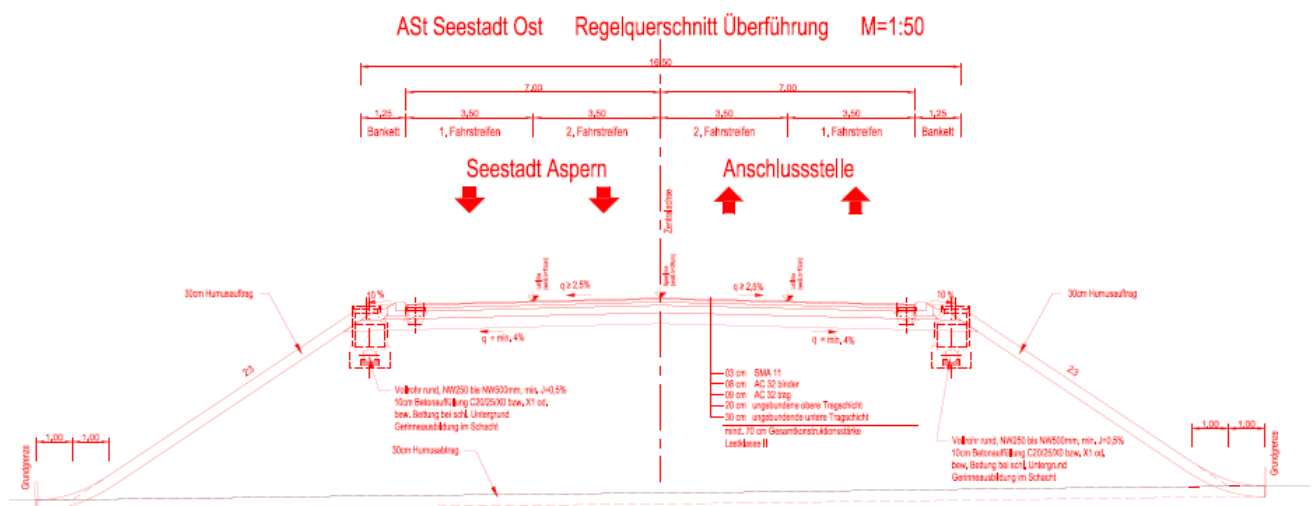


Abbildung 2: Regelquerschnitt ASt Seestadt Ost, Quelle: IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT GmbH

Verbindungsstraße P&R-Anlage

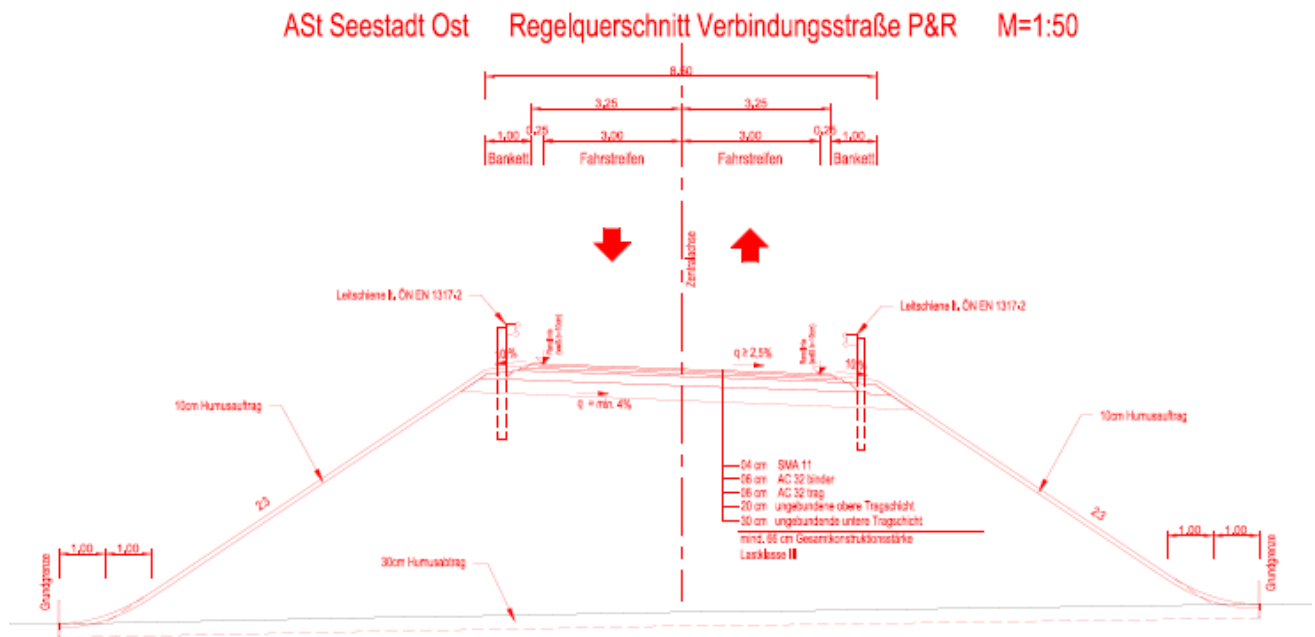


Abbildung 3: Regelquerschnitt ASt Seestadt Ost, Quelle: IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT GmbH

4.2 ANLAGENVERHÄLTNISSE

Als Projektierungsgeschwindigkeit wurden 50 km/h, entsprechend der gesetzlich höchstzulässigen Geschwindigkeit im Ortsgebiet, festgelegt.

5 VARIANTEN

Im Zuge der Planungen zum Einreichprojekt wurden für die Optimierung der Ausbildung der Anschlussstelle verschiedene Möglichkeiten mit dem Ziel, den Flächenverbrauch weiterhin gering zu halten, eine optimale Leistungsfähigkeit und geringen Kosten, untersucht.

5.1 VARIANTE A

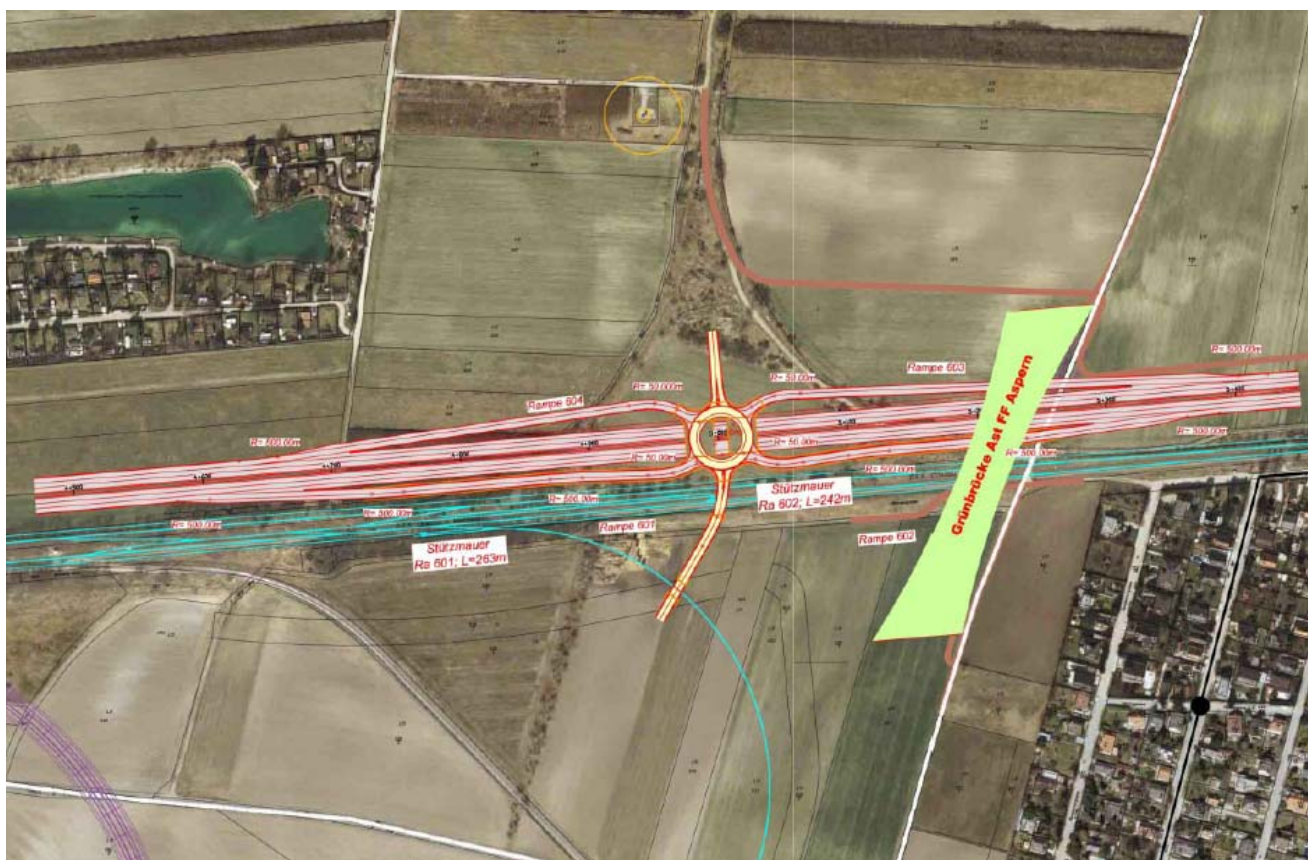


Abbildung 4: Ausschnitt Lageplan – Technisches Projekt, Einreichprojekt S 1 Spange, Quelle: Werner Consult / IKK

Objektcharakteristika: 1 Objekt Kreisverkehrsanlage, 2 Brückenobjekte über ÖBB Strecke 117

Flächenverbrauch: 27.000 m²

Leistungsfähigkeit: gering

Kosten: € 15,1 Mio. (Preisbasis: 2011)

5.2 VARIANTE B

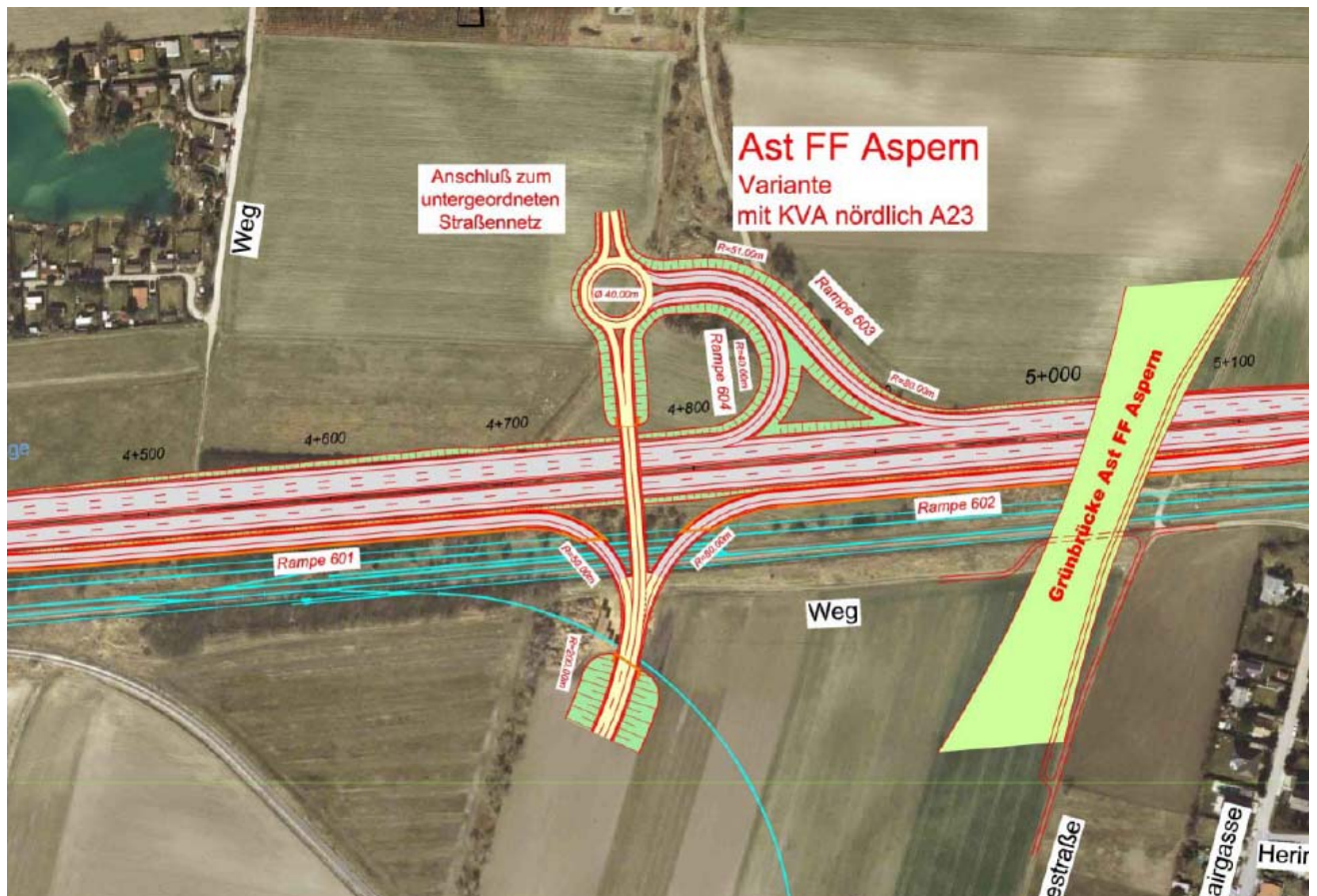


Abbildung 5: Ausschnitt Lageplan – Technisches Projekt, Einreichprojekt S 1 Spange, Quelle: Werner Consult / IKK

Objektcharakteristika:	4 Brückenobjekte
Flächenverbrauch:	29.000 m ²
Leistungsfähigkeit:	gering
Kosten:	€ 14,8 Mio. (Preisbasis: 2011)

5.3 VARIANTE C

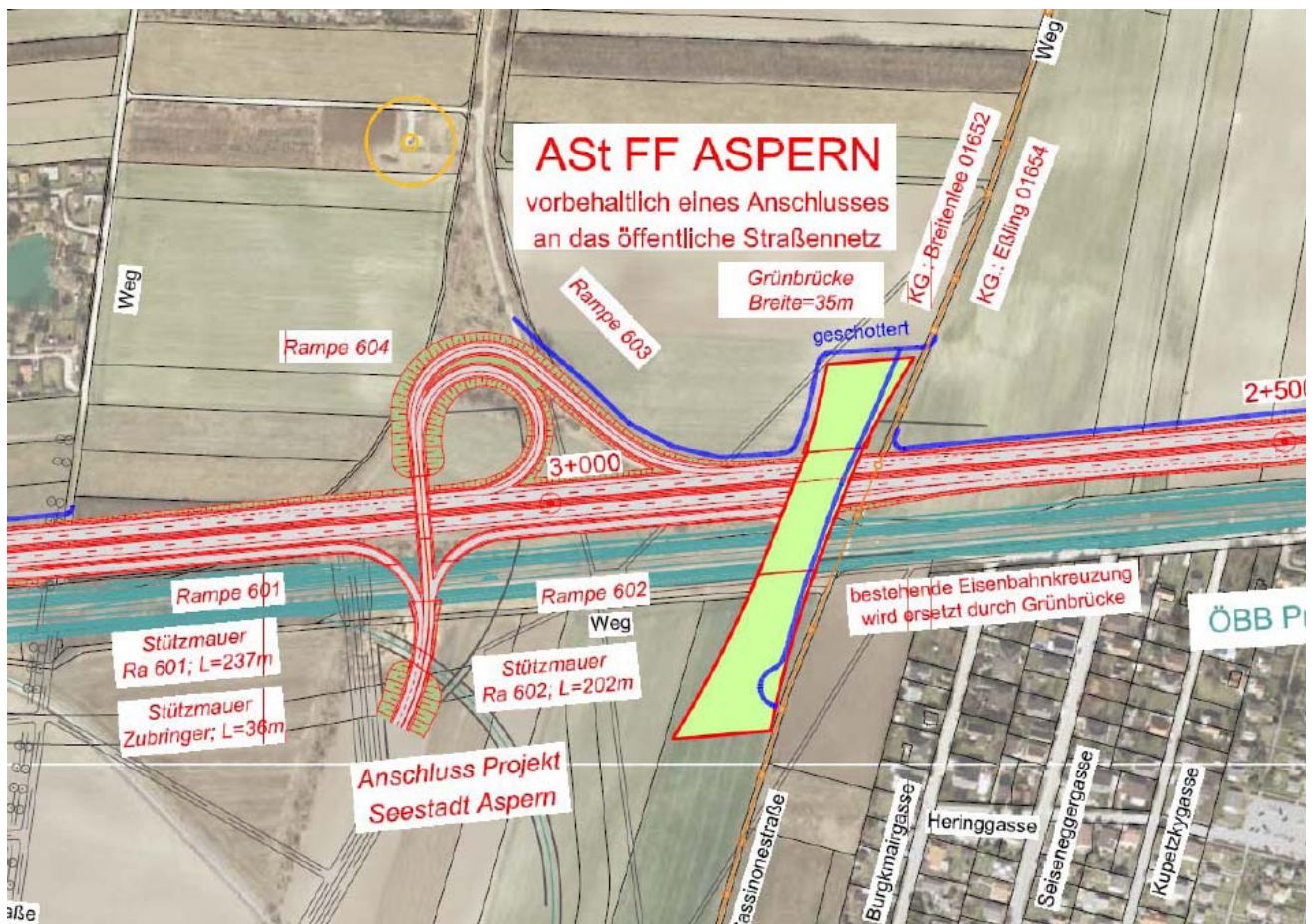


Abbildung 6: Ausschnitt Lageplan – Technisches Projekt, Einreichprojekt S 1 Spange, Quelle: Werner Consult / IKK

Objektcharakteristika:	4 Brückenobjekte
Flächenverbrauch:	27.500 m ²
Leistungsfähigkeit:	hoch
Kosten:	€ 11,9 Mio. (Preisbasis: 2011)

5.4 VARIANTE D

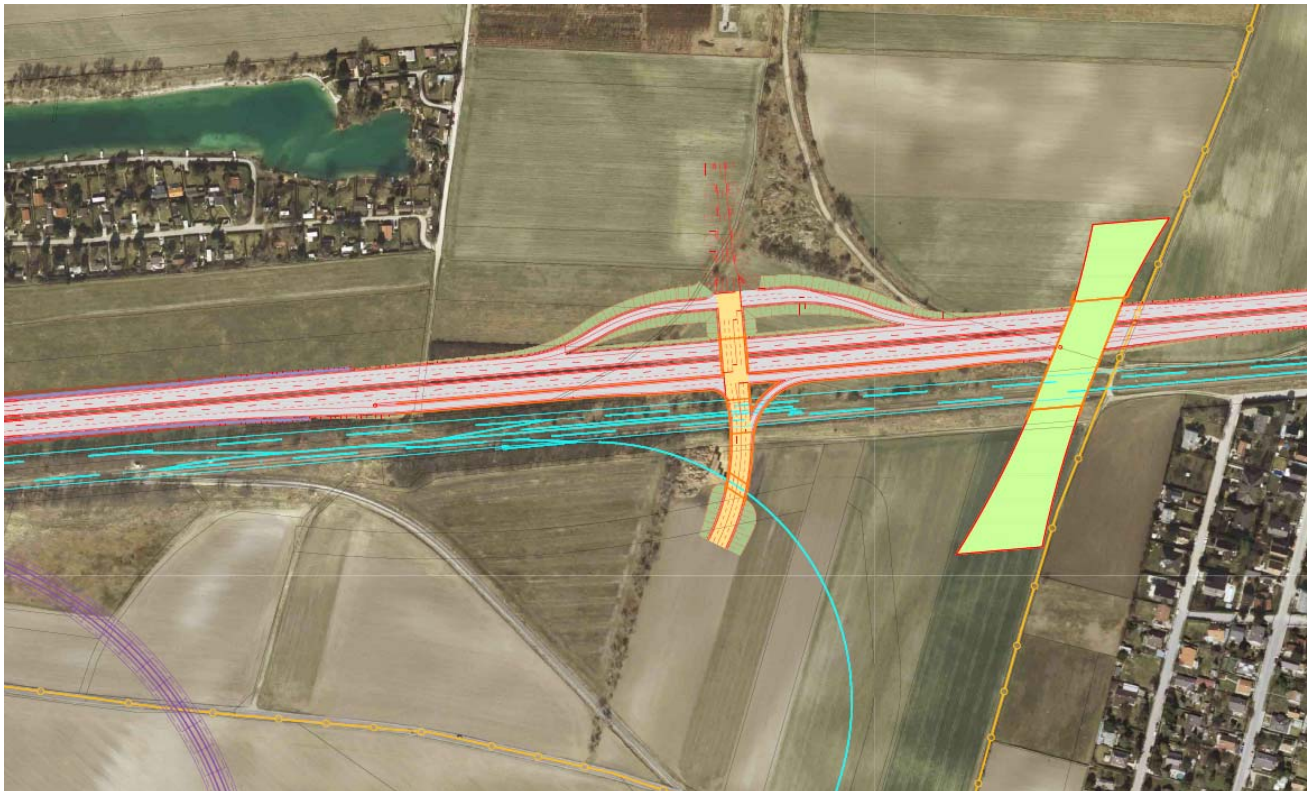


Abbildung 7: Ausschnitt Lageplan – Technisches Projekt, Einreichprojekt S 1 Spange, Quelle: Werner Consult / IKK

Objektcharakteristika:	2 Brückenobjekte
Flächenverbrauch:	22.500 m ²
Leistungsfähigkeit:	hoch
Kosten:	€ 11,8 Mio. (Preisbasis: 2011)

5.5 RESÜMEE

	Vorteil	Nachteil
Variante A	<ul style="list-style-type: none"> - geringer Flächenverbrauch - Nordanbindung möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - geringe Leistungsfähigkeit - hohe Kosten
Variante B	<ul style="list-style-type: none"> - Nordanbindung möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - hoher Flächenverbrauch - hohe Kosten
Variante C	<ul style="list-style-type: none"> - geringer Flächenverbrauch - hohe Leistungsfähigkeit - geringe Kosten 	<ul style="list-style-type: none"> - keine Nordanbindung möglich
Variante D	<ul style="list-style-type: none"> - geringer Flächenverbrauch - hohe Leistungsfähigkeit - geringste Kosten - Nordanbindung möglich 	

Im Vergleich aller 4 Varianten weist Variante D die höchste Leistungsfähigkeit, geringsten Flächenverbrauch und niedrigste Herstellkosten auf, weshalb diese Ausbildung in den weiteren Planungen zum Einreichprojekt weiterverfolgt wurde.

Festzuhalten ist, dass die schlussendlich gewählte Trassenführung sämtliche Zielvorgaben erfüllt und das zur Einreichung gelangte Vorhaben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen keinen relevanten Einfluss auf den günstigen Erhaltungszustand der lokalen Populationen geschützter Arten nach dem Wiener Naturschutzgesetz hat. Durch die Beanspruchung der weitgehend gleichen Lebensräume durch die Varianten, wobei das Vorhaben den geringsten Flächenverbrauch hat, ist zu erwarten, dass alle geprüften und ausgeschlossenen Varianten bzw. geringfügige kleinräumige Abweichungen in der Trassenführung gleichwertige bzw. negativere Auswirkungen auf geschützte Arten nach sich ziehen würden.

6 GLIEDERUNG DER EINREICHUNTERLAGEN

6.1 GRUNDSHEMA

Die Einreichunterlagen bestehen aus dem Einlagenverzeichnis (Teil 1), der Zusammenfassung und dem technischen Projekt (Teil 2), sonstiger Unterlagen (Teil 3) und der Umweltverträglichkeitserklärung samt den zugehörigen Fachbeiträgen (Teil 4).

6.2 TEIL 1 – EINLAGENVERZEICHNIS

Dieser Teil beinhaltet das Einlagenverzeichnis.

6.3 TEIL 2 – ZUSAMMENFASSUNG, TECHNISCHES PROJEKT, MATERIEENRECHTE

Dieser Teil umfasst die Zusammenfassung, Projektgeschichte und Darstellung von Alternativen, das technische Projekt Straßen- und Kunstbautenplanung, das Baukonzept, die Maßnahmenplanung und die materienrechtlichen Unterlagen.

Teil 2 ist wie folgt gegliedert:

- 2.01 Zusammenfassung, Projektgeschichte und Alternativen
- 2.02 Technisches Projekt Straßenplanung
- 2.03 Technisches Projekt Kunstbautenplanung
- 2.04 Baukonzept
- 2.05 Maßnahmenplanung
- 2.06 Materienrechtlichen Unterlagen (Forstrecht, Wiener Baumschutzgesetz)

6.4 TEIL 3 – VERKEHR, GEOTECHNIK, VERZEICHNISSE

Dieser Teil beinhaltet die Verkehrsuntersuchung, geotechnische Grundlagen, Grundlagen (Abfallwirtschaft und Altlasten, Kampfmittelerkundung, Luftgüte) und das Grundstücksverzeichnis.

Teil 3 ist wie folgt gegliedert:

- 3.01 Menschliche Nutzungen
- 3.02 Geotechnische Grundlagen
- 3.03 Grundlagen, Berechnungen, Nachweise

- 3.04 Verzeichnisse

6.5 TEIL 4 – UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG

In diesem Teil werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die im UVP-G genannten Schutzgüter beurteilt.

Dieser Teil ist wie folgt gegliedert:

- 4.01 Allgemein verständliche Zusammenfassung der UVE
- 4.02 Umweltverträglichkeitserklärung – Synthesebericht
- 4.03 Wirkfaktorberichte
- 4.04 Schutzgüter – Fachberichte
- 4.05 Klima- und Energiekonzept

7 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Ausschnitt Lageplan ASt Seestadt Ost, Quelle: IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT GmbH.....	4
Abbildung 2: Regelquerschnitt ASt Seestadt Ost, Quelle: IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT GmbH	10
Abbildung 3: Regelquerschnitt ASt Seestadt Ost, Quelle: IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT GmbH	11
Abbildung 5: Ausschnitt Lageplan – Technisches Projekt, Einreichprojekt S 1 Spange, Quelle: Werner Consult / IKK.....	12
Abbildung 6: Ausschnitt Lageplan – Technisches Projekt, Einreichprojekt S 1 Spange, Quelle: Werner Consult / IKK.....	13
Abbildung 7: Ausschnitt Lageplan – Technisches Projekt, Einreichprojekt S 1 Spange, Quelle: Werner Consult / IKK.....	14
Abbildung 8: Ausschnitt Lageplan – Technisches Projekt, Einreichprojekt S 1 Spange, Quelle: Werner Consult / IKK.....	15