

22., STADTSTRASSE AST SEESTADT OST EINREICHPROJEKT 2016

PLANTITEL Technischer Bericht
Straßenplanung

| | | |
|----------|---|---|
| | | |
| | | |
| | | |
| | C | - |
| | B | - |
| Änderung | A | - |

| | | |
|---|--|--|
| <p>KOORDINATION UMWELT</p> <p>ARGE Bernard & Bosch</p> <p>BERNARD Ingenieure ZT GmbH Nordsbahnstraße 36 1020 Wien, Austria T +43 (0)1 / 812 00 42-0 www.bernard-ing.com</p>  <p>Bosch & Partner GmbH Pettenuferstraße 24 80336 München, Germany T. +49 (0)89 / 23 55 58-3 www.boschpartner.de</p>  | <p>PROJEKTSTEUERUNG</p> <div style="background-color: #004d00; color: white; padding: 10px; text-align: center;"> <p>BAUMANAGEMENT Metz & Partner</p> </div> <p>A-1010 WIEN, Stubenring 4 Tel. 01/715 21 96, Fax 01/715 21 96-33 baumanagement@metz-partner.at</p> | <p>VERFASSEN</p>  <p>IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT Gesellschaft mbH</p>  <p>Bräuhausgasse 37/1/2 A-1050 Wien T 01 / 804 53 69 - 0 F 01 / 804 53 69 - 15 office@wien.ibk.co.at</p> |
|---|--|--|

| | |
|---|---|
| <p>PROJEKTWERBER:</p> <p>MAGISTRAT DER STADT WIEN MA28 Straßenverwaltung u. Straßenbau A-1171 WIEN, Lienfeldergasse 96</p> <p>Projektleiter DI Kauzner Projektentw. und -management DI Alexander Leiter MA 28 DI Engleder</p> | <p>MAGISTRAT DER STADT WIEN MA29 Brückenbau und Grundbau A-1160 WIEN, Wilhelminenstraße 93</p> <p>Projektleiter ING. Urban Leiter Brückenbau und Straßentunnel DI Kolik Leiter MA 29 DI Papouschek</p> |
|---|---|

| | | | |
|-----------------------|---------------------------|---------|---------------------|
| Plannummer MA28 | | | |
| Gezeichnet: Datum: | Bauerstätter MÄRZ 2016 | MASSTAB | INDEX |
| Geprüft: Datum: | Zerawa MÄRZ 2016 | - | A |
| Fläche: | A4 | | 2.02.01.1001 |

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Einleitung | 3 |
| 1.1 | Projektziele | 3 |
| 1.2 | Trassenkurzbeschreibung | 3 |
| 2 | VERWENDETE UNTERLAGEN | 5 |
| 3 | Beschreibung des Vorhabens | 6 |
| 3.1 | Entwurfsbeschreibung | 6 |
| 3.1.1 | Allgemeines | 6 |
| 3.1.2 | Seestadt Ost - Überführung | 6 |
| 3.1.3 | Verbindungsstraße P&R..... | 8 |
| 3.2 | Kunstabauten..... | 9 |
| 3.3 | Lärmschutz | 9 |
| 3.4 | Einbauten..... | 9 |
| 3.5 | Entwässerung | 10 |
| 3.6 | Untergrundverhältnisse, Grundwasser | 10 |
| 3.7 | Flächenbedarf und Grundeinlöse | 10 |
| 3.8 | Straßenausrüstung | 10 |
| 3.9 | Baumfällungen und Rodungen | 10 |
| 4 | Verzeichnisse | 11 |
| 4.1 | Abbildungsverzeichnis | 11 |

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.

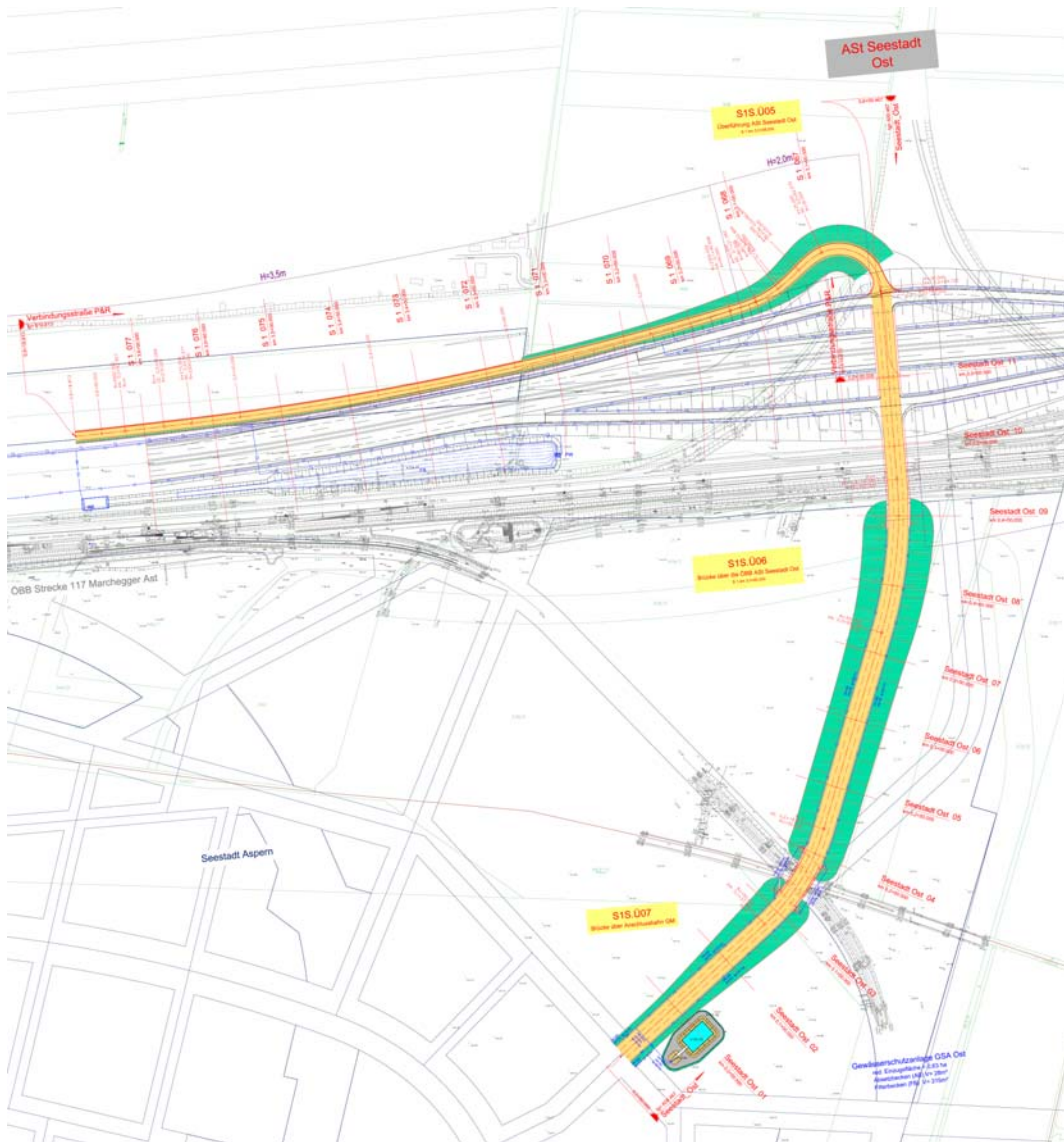


Abbildung 1: Ausschnitt Lageplan ASt Seestadt Ost, Quelle: IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT GmbH

2 VERWENDETE UNTERLAGEN

- S 1, Wiener Außenring Schnellstraße, KN Raasdorf – Am Heidjöchl, Spange Seestadt Aspern, Einreichprojekt 2014
- RVS – Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
- Luftbilder und Katastermappenblätter
- Straße und Gewässerschutz; Gütewasserwirtschaftliche Auswirkungen der Straßenentwässerung, 1995, Ökoplan
- Grundsätze des Gewässerschutzes an Straßen; Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, Heft 482
- Besprechungen und Bereisungen

3 BESCHREIBUNG DES VORHABENS

3.1 ENTWURFSBESCHREIBUNG

3.1.1 Allgemeines

Im gegenständlichen Bericht wird die Trasse der Überführung ASt Seestadt Ost vom Anbindungspunkt an das Straßennetz des Stadtentwicklungsgebiets „Die Seestadt Wiens“ bis zum Kreuzungspunkt mit der S 1, Spange Seestadt Aspern und die Verbindungsstraße zur künftigen P&R-Anlage.

Grundlage für die Trassierung im Einreichprojekt waren folgende Rahmenbedingungen, welche die Straßenbautechnische Projektierung maßgeblich beeinflusst haben:

- Anknüpfung an die S 1, Spange Seestadt Aspern
- ÖBB Strecke 117 Marchegger Ast
- Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern
- Maßgeblicher Grundwasserstand
- Einbauten im Planungsgebiet

3.1.2 Seestadt Ost - Überführung

Die Trasse der Seestadt Ost beginnt beim Anbindungspunkt an das Straßennetz des Stadtentwicklungsgebiets „Die Seestadt Wiens“ und befindet sich am Beginn in einer geringen Dammlage. In der darauf folgenden Gerade mit einer Länge von ca. 140m steigt die Trasse mit bis zu 5,50 % um ausreichend Höhe zu gewinnen um über die Anschlussbahn zu führen. Mit dem im Bogen (R=150 m) liegenden Objekt S1S.Ü07 wird die Anschlussbahn GM überquert. Ab dem Objekt steigt die Trasse in einer Gerade mit 0,5% bis ca. km 0,33. Um weiter ausreichend Höhe zu gewinnen um über die Trasse der ÖBB Strecke 117 Marchegger Ast zu gelangen steigt die Trasse wieder stärker mit bis zu 2,5 % in einem Bogen mit einem Radius von 300 m. Nach Erreichen des Trassenhochpunktes im Kreuzungspunkt mit der Trasse der ÖBB am Objekt S1S.Ü06 fällt die Tasse mit bis zu 2,5% bis zum Trassenende. Vor und nach dem Objekt S1S.Ü05 Überführung Ast Seestadt Ost mit dem die S 1 Spange Seestadt Aspern überquert wird münden beidseitig die Rampen der Anschlussstelle Seestadt Ost in Trasse ein. Die Verkehrsregelung bei beiden Kreuzungen wird über eine Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) geregelt. Die Zufahrtsbereich von der S 1 Spange Seestadt Aspern zur nördlich gelegenen Kreuzung erfolgt 2-streifig.

3.1.2.1 Regelquerschnitt

Der Regelquerschnitt wurde entsprechend den Anforderungen an diese Straße in Abstimmung mit der MA 28 festgelegt.

| | |
|------------|--------------|
| 1,25 m | Bankett |
| 4 * 3,50 m | Fahrstreifen |
| 1,25 m | Bankett |
| 16,50 m | Kronenbreite |

Der Fahrbahnaufbau wurde wie folgt festgelegt.

| | |
|-------------|--------------------------------|
| 3 cm | SMA 11 |
| 8 cm | AC 32 binder |
| 9 cm | AC 32 trag |
| 20 cm | ungebundene obere Tragschicht |
| 30 cm | ungebundene untere Tragschicht |
| mind. 70 cm | Gesamtkonstruktionsstärke |

3.1.2.2 Anlageverhältnisse

Die Projektierungsgeschwindigkeit entspricht der gesetzlich im Ortsgebiet höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h.

| Seestadt Ost | | |
|-------------------------|---------|-----------|
| $V_p = 50 \text{ km/h}$ | RVS | Projekt |
| R min | = 50 m | = 200 m |
| s max | = 6,0 % | = 5,6% |
| Rk min | = 700 m | = 1000 |
| Rw min | = 650m | = 1.700 m |
| Q max | = 6,0 % | = 2,5 % |
| Q min | = 2,5 % | = 2,5 % |

Abbildung 2: Tabelle Trassierungsparameter Seestadt Ost

3.1.3 Verbindungsstraße P&R

Die Verbindungsstraße dient zur Anbindung der künftigen P&R-Anlage an die Ast Seestadt Ost. Sie beginnt am Kreuzungspunkt der nördlichen Rampen der Ast Seestadt Ost der S1 Spange Seestadt Aspern mit der Überführung Seestadt Ost. Rund 20 m nach dem Kreuzungsplateau fällt die Trasse mit 4% um mit einem Linksbogen (R=30 m) und einem Rechtsbogen (R= 80 m) eine parallele Lage zur S 1 Spange Seestadt Aspern zu erreichen. Von dort führt die Trasse wenig über dem Gelände in einer parallelen Lage mit geringer werdender Längsneigung bis zur künftigen R&R-Anlage.

3.1.3.1 Regelquerschnitt

Der Regelquerschnitt wurde entsprechend den Anforderungen an diese Straße in Abstimmung mit der MA 28 festgelegt.

| | |
|---------------|----------------------------|
| 1,00 m | Bankett |
| 0,25 m | befestigter Seitenstreifen |
| 2 * 3,00 m | Fahrbahnbreite |
| 0,25 m | befestigter Seitenstreifen |
| <u>1,00 m</u> | <u>Bankett</u> |
| 8,50 m | Kronenbreite |

Der Fahrbahnaufbau wurde wie folgt festgelegt.

| | |
|--------------|---------------------------------------|
| 4 cm | SMA 11 |
| 6 cm | AC 32 binder |
| 6 cm | AC 32 trag |
| 20 cm | ungebundene obere Tragschicht |
| <u>30 cm</u> | <u>ungebundene untere Tragschicht</u> |
| mind. 66 cm | Gesamtkonstruktionsstärke |

3.1.3.2 Anlageverhältnisse

Bei der Trassierung im Grundriss wurde bei der Wahl der Trassierungselemente den Vorgaben einer möglichst geringen Grundstückszerschneidung und eines geringen Flächenverbrauchs Rechnung getragen.

| Seestadt Ost | | |
|-------------------------|---------|---|
| $V_p = 50 \text{ km/h}$ | RVS | Projekt |
| R min | = 50 m | = 80 m, 30 m ($V_p = 40 \text{ km/h}$) |
| s max | = 6,0 % | = 4,06% |
| Rk min | = 700 m | = 700 |
| Rw min | = 650m | = 1.300 m |
| Q max | = 6,0 % | = 6,0 % |
| Q min | = 2,5 % | = 2,5 % |

Abbildung 3: Tabelle Trassierungsparameter Verbindungsstraße P&R

3.2 KUNSTBAUTEN

Im Zuge der Seestadt Ost sind drei Brückenobjekte zu errichten.

| | | | | | | | |
|---------|-------|---|-------|-----------------------------------|---|--------------------------------------|--|
| S1S.Ü05 | 3,065 | Überführung ASt Seestadt Ost | 90,13 | 0,2+1,25+14,0+1,25+0,2 = 16,9m | im Mittelfeld: 27,21m an Tragwerks UK 33,25m auf Höhe Fahrbahn OK | $\geq 5,09\text{m}$ ü Fahrbahn OK | 3-feldriger, schlafl bewehrter, sprengwerkartiger Rahmen mit Plattentragwerk; Integrallösung |
| S1S.Ü06 | 3,065 | Brücke über die ÖBB ASt Seestadt Ost | 90,05 | 0,2+1,25+14,0+1,25+0,2 = 16,9m | im Mittelfeld: 31,00m an Tragwerks UK 40,21m auf Höhe SOK | 8,61m ü SOK | 3-feldriger, schlafl bewehrter, sprengwerkartiger Rahmen mit Plattentragwerk; Integrallösung |
| S1S.Ü07 | | Brücke über Anschlussbahn GM | 75,20 | 0,2+1,25+14,0+1,25+0,2 = 16,9m | im Mittelfeld: 13,20m (senkrecht auf Stützen) | 6,52m ü SOK | 3-feldriger, schlafl bewehrter Rahmen mit Plattentragwerk, Integrallösung |

Abbildung 4: Tabelle Brückenobjekte

3.3 LÄRMSCHUTZ

Im Zuge des gegenständlichen Projektes sind gemäß lärmtechnischer Untersuchung (sh. Einlage 4.03.01) keine Lärmschutzmaßnahmen zu errichten.

3.4 EINBAUTEN

Die Erhebung der Einbauten erfolgte im Rahmen der Vermessung. Die Einbauten sind im Lageplan dargestellt. Vor Baubeginn ist eine Einbautenverhandlung durchzuführen, zu der alle Einbautenträger zu laden sind, um eventuell erforderliche Maßnahmen an Einbauten festlegen zu können. Aus derzeitiger Sicht sind folgende Einbauten betroffen:

| Bezeichnung | Einbautenbetreiber | Bauteil | ca. km |
|------------------|--------------------|-----------------|--------|
| Si-Dienst und TK | ÖBB | Überführung Ost | 0,488 |

Abbildung 5: Tabelle Einbauten

3.5 ENTWÄSSERUNG

Die Straßenoberflächenwasser der Seestadt Ost werden über Bordstein und Einlaufschächte gesammelt und über die Gewässerschutzanlage am Beginn der Trasse geführt. Die Verbindungsstraße entwässert flächig über die Böschung.

Eine detaillierte Beschreibung des Entwässerungssystems ist in einem eigenen Bericht (Einlage 2.02.06.1001) zu entnehmen.

3.6 UNTERGRUNDVERHÄLTNISSE, GRUNDWASSER

Diese Themen sind in einem eigenen Teil dargestellt. (sh. Einlage 4.04.04)

3.7 FLÄCHENBEDARF UND GRUNDEINLÖSE

Angaben zu Flächenbedarf und Grundeinlöse sind in der Einlage 3.04.01

3.8 STRAßENAUSRÜSTUNG

Die Seestadt Ost wird gegenständlichen Abschnitt mit den üblichen Teilen der Straßenausrüstung ausgestattet. Dazu zählen insbesondere:

- Vertikale Leiteinrichtungen (Betonleitwände, Leitschienen)
- Beschilderung
- Bodenmarkierungen
- Verkehrslichtsignalanlagen

3.9 BAUMFÄLLUNGEN UND RODUNGEN

Für die Realisierung des Projektes sind Baumfällungen und Rodungen erforderlich, siehe dazu die Einlagen 2.06.01 Forstrecht und 2.06.02 Wiener Baumschutz.

4 VERZEICHNISSE

4.1 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

| | | |
|--------------|---|----|
| Abbildung 1: | Ausschnitt Lageplan ASt Seestadt Ost, Quelle: IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT GmbH | 4 |
| Abbildung 2: | Tabelle Trassierungsparameter Seestadt Ost | 7 |
| Abbildung 3: | Tabelle Trassierungsparameter Verbindungsstraße P&R | 9 |
| Abbildung 4: | Tabelle Brückenobjekte | 9 |
| Abbildung 5: | Tabelle Einbauten..... | 10 |