

# Der Umbau des Landstraßer und Wiedner Gürtels

Eine Herausforderung für die Straßenbauabteilung der Stadt Wien

Wien, 2012

Text | Wolfgang Bergauer, Matthias Holzmüller, Vera Layr, Peter Lux, Irene Schlechtleitner  
Bilder | © siehe Bildlegenden

**Das Kreuzungsplateau A23-Anschlussstelle Landstraßer Gürtel (ASt. Landstraßer Gürtel), der Landstraßer Gürtel und der Wiedner Gürtel liegen entlang der bedeutenden Stadtentwicklungsgebiete Hauptbahnhof Wien und Eurogate und daher ist eine entsprechende Adaptierung der vorhandenen Straßenzüge notwendig geworden. Im Auftrag der Stadt Wien wurde bereits 1999 ein Vorentwurf für die generelle Oberflächengestaltung der Wiener Gürtelstraße (HB 221) von Südtiroler Platz bis Landstraßer Hauptstraße erstellt.**

## Landstraßer Gürtel

Ziel des Umbaus der Anschlussstelle Landstraßer Gürtel ist es, einerseits für den Hauptbahnhof Wien und das Eurogate eine sichere und leistungsfähige Verkehrsanbindung zu realisieren, andererseits die Wohnqualität der AnrainerInnen durch einen optimalen Lärmschutz zu erhöhen. Nach dem Umbau wird der Kfz-Verkehr besser als bisher fließen können und weniger Stau produzieren, was durch die Untertunnelung des Kfz-Verkehrs und die Entflechtung der Straßenbahnlinie 18 erreicht wird. Davon profitiert auch der öffentliche Verkehr wesentlich: Die Straßenbahn kommt ebenfalls schneller voran. Für FußgängerInnen wird dieser Verkehrsknoten sicherer, für RadfahrerInnen werden großzügige Radwege geschaffen. Das Projekt wird von der Stadt Wien in Kooperation mit der ASFİNAG realisiert.

**Baubeginn:** August 2010

**Gesamtfertigstellung:** Ende 2013

**Gesamtkosten:** ca. 80 Mio. EUR

Im Schatten dieser Arbeiten wird im Sommer 2012 im Abschnitt von Kleistgasse bis Prinz-Eugen-Straße die Fahrbahn erneuert, der zweistreifige Querschnitt wird beibehalten.

**Baubeginn:** Mai 2012

**Gesamtfertigstellung:** November 2012

**Gesamtkosten:** ca. 2,7 Mio. EUR

Das großräumige Projektgebiet Wiedner Gürtel, Landstraßer Gürtel und Hanssonkurve aus der Vogelperspektive © FCP



Der Einbau der neuen Betonfelder ist Präzisionsarbeit © MA 28

## Wiedner Gürtel

Der Hauptbahnhof Wien ist eines der wichtigsten Zielgebiete des Stadtentwicklungsplanes 2005 (STEP 05). Der Südtiroler Platz – als „Eingangportal“ zum Hauptbahnhof – wurde von der MA 28 bereits 2010 umgebaut. Um den Hauptbahnhof an das Straßennetz anzuschließen, wird der Gürtel im 4. Bezirk von Südtiroler Platz bis Prinz-Eugen-Straße neu gestaltet. Von den Straßenumbauten werden nicht nur der motorisierte Individualverkehr, sondern insbesondere FußgängerInnen, Fahrgäste der Wiener Linien bzw. der S-Bahn, aber auch RadfahrerInnen und AnrainerInnen profitieren.

**Baubeginn:** Mai 2011

**Gesamtfertigstellung:** April 2013

**Gesamtkosten:** ca. 26,55 Mio. EUR



Die Höchsttagesleistung waren rund 400 m<sup>2</sup> neu eingebaute Fläche bei der Herstellung der Fahrbahnbetondecke mit Waschbetonoberfläche.

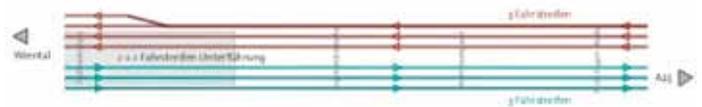
Mit der Untertunnelung der Anschlussstelle Landstraßer Gürtel entsteht eine sichere und leistungsfähige Verkehrsanbindung für den Hauptbahnhof Wien und das Eurogate. Neue Lärmschutzwände verbessern die Wohnqualität für die AnrainerInnen.  
© RUF/ASFİNAG

## Bauphasen

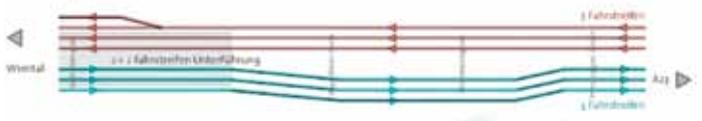
Die Baumaßnahmen am Gürtel werden grundsätzlich unter Aufrechterhaltung des Kfz-Verkehrs durchgeführt. Außerhalb der Sommerferien wurden die Bauarbeiten unter Aufrechterhaltung von drei Fahrspuren abgewickelt. Im Sommer und während der Nachtstunden wurden zeitweise weitere Fahrspuren für die Bauarbeiten beansprucht. Eine generelle Bauabwicklung in der Nacht war aus Rücksicht auf die anrainende Wohnbevölkerung nicht möglich. Die Hauptbauphasen wurden aufgrund des um ca. 10 bis 15 % geringeren Verkehrsaufkommens in den Sommerferien abgewickelt.

In den sogenannten Wurmplänen werden die verfügbaren Fahrstreifen je Fahrtrichtung während der jeweiligen Bauphasen vermerkt © FCP

### 1 > Mai 2011 – Juni 2011



### 6 > September 2012 – Dezember 2012



## Die Gürtelbaustellen in Zahlen – charakteristische Daten

Bereich Wiedner Gürtel und Landstraßer Gürtel: Bauleistungen 2010 - 2012:

Charakteristische Daten:		Niveaufreimachung Leistung 2010 - Bauphase 0	Niveaufreimachung Leistung 2012	Landstraßer Gürtel (von Prinz- Eugen-Str. bis Kleistg.)	Wiedner Gürtel Baulos 2.1 im Zuge Hauptbahnhof
Erdabtrag	m <sup>3</sup>	34.000	11.500	-	-
Dammschüttungen	m <sup>2</sup>	11.500	-	-	-
neue Betondecke	m <sup>2</sup>	1.400	14.000	7.100	19.000
neue bit. Fahrbahnkonstruktion	m <sup>2</sup>	3.100	3.000	700	7.300
neue Geh- und Radwege aus Asphaltbeton bzw. Gussasphalt	m <sup>2</sup>	2.900	7.600	900	10.400
neue Randbegrenzungen	m	1.200	4.200	500	6.600

## Baubwicklung

Die Bauleistungen erfordern optimalen Einsatz der Ressourcen. Die Höchsttagesleistung waren rund 400 m<sup>2</sup> neu eingebaute Fläche bei der Herstellung der Fahrbahnbetondecke mit Waschbetonoberfläche. So wurden z. B. in einem Zeitfenster von nur acht Tagen in Summe 1.400 m<sup>2</sup> Betondecke (Waschbetonqualität) hergestellt. Dabei ist hervorzuheben, dass zunächst der Altbestand aufgebrochen und die ungebundenen Tragschichten erneuert wurden. Danach konnte die Unterlage aus einer 5 cm dicken Ausgleichsschicht in Form einer bituminös gebundenen Tragschicht (AC 16 trag, 70/100, T3, G5) eingebaut werden. Nach den Vermessungsarbeiten für die optimale Fugenaufteilung der neuen Betondecke erfolgten die Schalungsarbeiten. Auch die Dübelkörbe und die notwendigen Anker bei den Pressfugen wurden vorbereitet. Erst dann konnte die Betondecke händisch eingebaut werden. Nach einer kurzen Erhärtungsphase wurde die Oberfläche gebürstet und abschließend wurde der entsprechende Fugenverguss hergestellt.

## Verkehrskonzept

Die Stadt Wien hat mit der Bestellung eines eigenen Projektkoordinators für die Großbauvorhaben A23-Anschlussstelle Landstraßer Gürtel, HB 221 – Wiedner Gürtel und A23 – Hanssonkurve gezeigt, dass ihr ein reibungsloser Ablauf und eine koordinierte Abstimmung der Bauphasen wichtig sind. Seit 2011 ist DI Dr. Peter Lux, Bereichsleiter Bau- und Erhaltungsmanagement (MA 28), in dieser Funktion tätig und hat in Zusammenarbeit mit den Projektbeteiligten ASFINAG, MA 28, MA 29, MA 33 und Wiener Linien ein erfolgreiches Verkehrskonzept ausgearbeitet.

Beispiel: Der Umbau der Kreuzung Wiedner Gürtel/Prinz-Eugen-Straße wurde bereits in der Karwoche durchgeführt, sodass in den Sommermonaten der U-Bahn-Ersatzverkehr (Straßenbahn) infolge der U1-Modernisierung ohne zusätzliche Beeinträchtigungen die Prinz-Eugen-Straße passieren kann. Das vor allem von medialer Seite prognostizierte „Verkehrschao“ auf Wiens Straßen ist ausgeblieben!

Einbau der neuen Waschbetonoberfläche © MA 28



## Projektdaten:

**Bauherr:** ASFINAG, Stadt Wien – Magistratsabteilung 28 | **Baufirmen:** ARGE Haider – Habau – Teerag-Asdag – Pittel+Brausewetter | **Planung Landstraßer Gürtel:** FCP, **Planung Wiedner Gürtel:** ARGE Umlauf – Stoik – Novaplan | **Höchsttagesleistung neu eingebaute Fläche bei der Herstellung der Fahrbahnbetondecke mit Waschbetonoberfläche:** rund 400 m<sup>2</sup> | **Zeitlicher Ablauf:** in 8 Tagen 1.400 m<sup>2</sup> Betondecke (Waschbetonqualität)

## Autoren:

Dipl.-HTL-Ing. Wolfgang Bergauer, Matthias Holzmüller, DI Vera Layr, DI Dr. Peter Lux, Mag.<sup>a</sup> Irene Schlechtleitner  
 ► [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)  
 ► [www.strassen.wien.at](http://www.strassen.wien.at)