

Donaubrücke Traismauer

Das Herzstück des Regionenringes Nord – S33

Text | Günther Behon
Bilder | © Paul Ullmann, Harald Bauer, Dorothea Bauer, Alpine: Peter Jungbauer
Grafik | © DI Mayer, ZT GmbH

Im Auftrag der ASFINAG übernahm die Gruppe Straße des Amtes der NÖ Landesregierung das Projekt der Verbindung der S33 mit der S5, das Gesamtbaulos „Donaubrücke Traismauer“. Prämisse des Projektes war die möglichst parallele Abwicklung der Planung, Behördenverfahren, Grundeinlöse und Ausschreibung, um die Realisierung des Bauloses möglichst schnell und effizient zu ermöglichen.

Streckengrafik



Neben den äußerst umfangreichen Behörden- und Grundeinlösungsverfahren gestalteten sich auch die parallel laufenden Vorarbeiten, wie Rodung, Einbautenverlegungen und Kampfmittelbeseitigungen aus dem 2. Weltkrieg, schwierig.

Es ist jedoch allen Beteiligten hoch anzurechnen, dass in einem Zeitraum von nur etwas mehr als einem Jahr nach dem Abschluss des §4-Verfahrens (Trassenverordnung am 18. Oktober 2006) alle Materienverfahren, die Grundeinlösung, Vorarbeiten, Ausschreibung und Vergabe durchgeführt und beendet werden konnten. Die Baueinleitung fand am 19. November 2007 statt.

1 Ziel des Projektes – Übersicht

Der Regionenring Nord schafft eine wichtige und notwendige Achse vom nordöstlichen Teil Wiens über die S5 „Stockerauer Schnellstraße“ und die S33 „Kremser Schnellstraße“ in Richtung Westen, also nach St. Pölten, Salzburg und weiter nach München. Zusammen mit der A5 und S1 bildet der Regionenring Nord ein äußerst leistungsfähiges, hochrangiges Straßennetz um das nördliche Wien.

Nach dem vierspurigen Ausbau der vormals im Gegenverkehr befahrenen S33 und S5 blieb letztlich nur noch die „Donauquerung im Bereich Traismauer – Grafenwörth“ der

Verwirklichung vorbehalten. Die Länge der Verbindung zwischen der S33 im Bereich Traismauer und der S5 im Bereich Grafenwörth beträgt rund 6,6 km und überbrückt unter anderem die Donau. Während die ersten Überlegungen in Richtung Gesamtausschreibung gingen, entschied sich die ASFINAG letztlich für die Teilung des Gesamtbauloses in drei Einzelbaulose. Somit ergibt sich nachfolgende Strukturierung:

- Baulos Süd (im Wesentlichen der Bereich des Knotens Süd nahe Traismauer; von der S33 bis zur Vorlandbrücke Süd)
- Baulos Großbrücken (eigentliche Donauquerung „Strombrücke“ nebst Vorlandbrücken Süd und Nord)
- Baulos Nord (im Wesentlichen der Bereich des Knotens Nord nahe Grafenwörth; von der Vorlandbrücke Nord bis zur Einbindung in die S5)

Da die Verkehrswirksamkeit der Donauquerung von der Fertigstellung aller drei Einzelbaulose abhängt, war es Wunsch der ASFINAG, die Ausschreibung, Vergabe und den Baubeginn aller Einzelbaulose zum gleichen Zeitpunkt abzuwickeln. Am kritischen Weg – aus zeitlicher Sicht – befindet sich das Baulos Großbrücken.

Während die ersten Überlegungen in Richtung Gesamtausschreibung gingen, entschied sich die Asfinag letztlich für die Teilung des Gesamtbauloses in 3 Einzelbaulose.

Die Übersicht, die technischen Details sowie auch die Komplexität des Gesamtbauloses können der Zusammenstellung am Schluss des Beitrages entnommen werden. Nachfolgender Baubericht beschränkt sich auf das Baulos „Großbrücken“, also auf das „Herzstück des Regionenringes“.

2 Das Baulos Großbrücken

2.1 Vorlandbrücken Nord und Süd

Überblick

Sowohl vor als auch nach der Strombrücke schließen die Vorlandbrücken Süd und Nord an die Donauquerung an, welche die Zu- und die Abfahrt zum Strombauwerk bilden. Im Süden ermöglicht die Vorlandbrücke die Verbindung der beidseitig angrenzenden Auflächen im Osten und Westen (Naherholungsgebiet), während im Norden das gemeinsame Inundationsgebiet der Krems und Donau überbrückt wird.

In der Ausschreibungsphase schien allen Beteiligten wichtig, eine gleiche Regelstützweite für die südliche und nördliche Vorlandbrücke zu fixieren, um den mehr-

fachen Einsatz von gleichen Rüstelementen zu ermöglichen. Immerhin beträgt die Gesamtlänge beider Vorlandbrücken, unter Berücksichtigung von zwei querschnittsgleichen Richtungsfahrbahnen, rund 1.540 m. Mit der Festlegung von 35 m bewegt sich die Regelstützweite im Bereich von Tragwerkssystemen „mit“ und „ohne“ Vorspannung.

Die Firma Alpine, als AN des Bauloses Großbrücken, löste dies durch den Einsatz einer schweren Vorschubrüstung und wählte als Alternative (Projektant: Kirsch – Muchitsch und Partner) einen vorgespannten 2-stegigen Plattenbalken mit 2 x 4 Spanngliedern (ausschreibungsgemäß war ein 3-stegiger schlaffer Plattenbalken vorgesehen). Die Regelstützweite des Ausschreibungsentwurfes blieb unverändert.

Vorschubrüstung





Vorschubrüstung

Die 10-feldrige Vorlandbrücke Süd hat eine Gesamtlänge von ca. 320 m, während die 13-feldrige Vorlandbrücke Nord mit einer Gesamtlänge von ca. 450 m die längste Gesamtstützweite aller Brücken aufweist.

Fundierung

Der angetroffene nicht tragfähige Boden (im Wesentlichen Ausande), mit hoch liegendem Grundwasserspiegel, zwang zur Ausführung einer Tieffundierung. Diese besteht für jede Tragwerksstützung im Regelfall aus 10 Ortbetonpfählen mit Pfahllängen zwischen 12 und 16 m, einerseits eingebunden in das anstehende Tertiär und andererseits in den darüber liegenden Pfahlrost.

Aufgehendes

Für das Aufgehende der Stützen der Vorlandbrücken waren im Ausschreibungsprojekt Stützenscheiben konzipiert, während das bereits erwähnte Alternativprojekt anstelle der Scheiben Einzelsäulen

mit einem ausgeprägten Hammerkopf vorsieht. Dieser Hammerkopf dient nicht nur zur Aufnahme der Kalottenlager, sondern bietet auch ausreichend Platz zur Aufnahme von Pressen im Falle eines späteren Austausches der Lager. Somit konnte die Gleichwertigkeit zum Amtsprojekt bestätigt und das Alternativprojekt letztlich beauftragt und ausgeführt werden.

Tragwerk

Das Konzept der Vorschubrüstung verlangte eine durchgehend konstante Bauhöhe und Stegbreite, um einen hohen Wirtschaftlichkeitseffekt zu erzielen. Im Falle der Einhaltung von Regelstützweiten stellt dies natürlich kein Problem dar – wäre nicht die Ausnahmesituation im Gebiet der Krenmsquerung der Vorlandbrücke Nord. Die Auflagen des UVP-Verfahrens untersagen die Errichtung eines Pfeilers in der Krenms, was letztlich zu einer Erhöhung der Stützweite im Bereich des Krenmsflusses auf 45 m führte. Durch die Zulage von 2 x 3 Spannmitgliedern konnte auch hier, mit gleichem Quer-

schnitt, die Krenms überbrückt werden, während die Betongüte (C40/50) ausreichende Reserven zur Aufnahme der höheren Druckbeanspruchung hatte.

Das Betonieren der Stützquerträger erfolgte nacheilend, wobei der Bewehrungsanschluss mit Schraubmuffenstößen ausgeführt wurde. Zum Zeitpunkt der Betonierung des Stützquerträgers durften keine Verkehrslasten auf das Tragwerk einwirken, um unberücksichtigte Beanspruchungen nicht „einzufrieren“.

2.2 Strombrücke

Trennpfeiler

Wie der Name bereits sagt, trennt der Trennpfeiler die Vorlandbrücke Süd und Nord von der Strombrücke. Die Gründung des Trennpfeilers besteht aus einem 1,00 m hohen aufgelösten Pfahlrost, der seinerseits über 20 Ortbetonpfähle DN 120 cm, mit einer Länge bis zu 20 m,

Das Konzept der Vorschubrüstung verlangte eine durchgehend konstante Bauhöhe und Stegbreite, um einen hohen Wirtschaftlichkeitseffekt zu erzielen.

fundiert wurde. Der 5 m breite Trennpfeiler selbst dient nicht nur zur Abtragung von Auflagerlasten der Vorlandbrücke und Strombrücke, sondern auch zur Aufnahme der erforderlichen Infrastruktur (Stromzuleitung für Geh- und Radweg sowie Schifffahrtsbezeichnungen, Steuerungseinrichtungen, Überwachungsanschlüsse, Aufnahme div. Einbauten etc.).

Strompfeiler – Fundierung

Die Fundierung der Strompfeiler der Donaubrücke Traismauer ist eine logische Weiterentwicklung der Fundierungen der Donaubrücken Tulln und Pöchlarn; eine Innovation, welche die Firma Alpine und das Zivilingenieurbüro DI Mayer gemeinsam entwickelten und die am 23. April 2009 mit dem „Solid-Bautechpreis 2009“ seine Würdigung fand.

In Tulln und Pöchlarn entschied man sich über vorweg hergestellte Pilotpfähle (Einzelpfähle) Mantelbetonfertigteile in die Donau abzusenken, diese anschließend auszubetonieren und mittels Ortbetonpfähle zu durchhörtern, welche das Grundgerüst der Lastabtragung bildeten.

In Traismauer kann die Fundierung in folgende Arbeitsschritte unterteilt werden, welche nachfolgend genauer beschrieben werden:

- Herstellen des Gründungskastens (so genanntes „Betonschiff“)
- Einschwimmen und Absenken auf die Donausohle
- kraftschlüssiges Verpressen der Aufstandsfläche
- Abteufen der Ortbetonpfähle
- Betonierung des Pfahlrostes
- Bodenvermörtelung des Donauschotters mittels DSV

Der 5 m breite Trennpfeiler selbst dient nicht nur zur Abtragung von Auflagerlasten der Vorlandbrücke und Strombrücke, sondern auch zur Aufnahme der erforderlichen Infrastruktur ...

Herstellen des Gründungskastens (so genanntes „Betonschiff“)

Bei der Donaubrücke Traismauer fand das Prinzip eines „schwimmenden Betonkastens“ („Betonschiff“) für die Herstellung der Gründung Anwendung. Der Betonkasten hat die wesentliche Aufgabe, den Bereich der freien Wasserstrecke für das Abteufen der Bohrpfähle zu überbrücken und den mechanischen bzw. Abriebschutz der Pfähle sicherzustellen.

Eine zusätzliche Bodenplatte des ersten hergestellten Mantelbetonringes (analog zu Pöchlarn) verlieh diesem Element – als nunmehr Kasten – genügend Auftrieb, sein Eigengewicht tragen zu können. Die Betonierung dieses ersten Elementes mit einer Höhe von 2,5 m erfolgte auf einer Schute. Nach dem Abheben von der Schute mittels Spannritzern und dem teilweisen Absenken in die Donau waren die Voraussetzungen für das Herstellen der nächsten Ringelemente geschaffen. Während das bereits abgesenkte (erste) Element durch Auftrieb den größten Teil seines Eigengewichtes kompensierte, übernahmen die Spannritzern die Lasten der Schalung und des Frischbetons des neuen darüber liegenden 2,5 m hohen Elementes, welche wiederum über Querträger auf Hilfschuten abgetragen wurden. Die nächsten sich wiederholenden Schritte verstehen sich von selbst: Einrichten der Schalung, Einbringen der Bewehrung, Betonieren des nächsten Ringes, Aushärten des Betons, Absenken um ca. 2,5 m.

Einschwimmen und Absenken auf die Donausohle

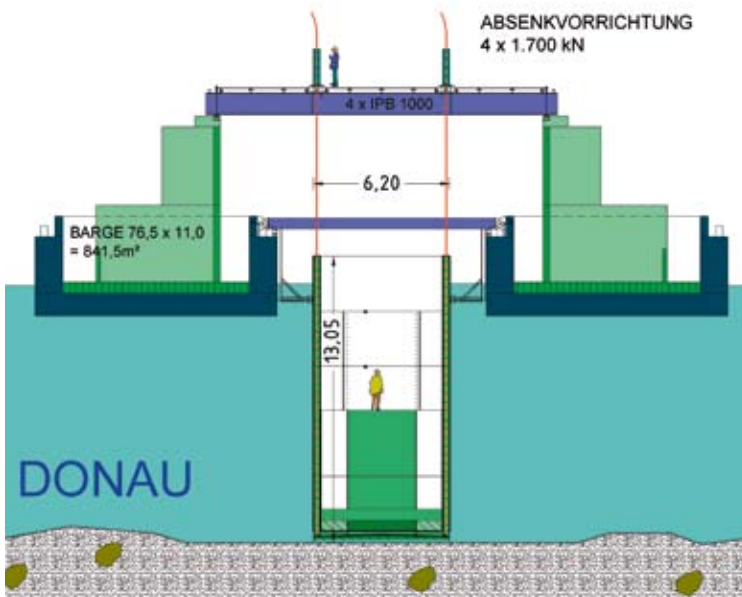
Die Firma Alpine entschied sich, die Gründungskästen nicht lagerichtig an Ort und Stelle, sondern vorerst versetzt, in Ufernähe der Donau (südliches Donauufer), zu betonieren, nämlich in Reichweite eines dort stationierten Turmdrehkranes. Die Bedienung des jeweils in Bau befindlichen Gründungskastens (Schalung, Bewehrung etc.) vereinfachte sich dadurch erheblich. Das lagerichtige Positionieren („Einschwimmen“) der Gründungskästen erfolgte erst unmittelbar vor dem Absenken des letzten Ringelementes und damit vor dem Aufsetzen auf die Donausohle. Für das Einschwimmen des nördlichen Gründungskastens musste die Donau für den Schiffsverkehr zwar kurzzeitig gesperrt werden, das Queren der Donau war allerdings in weniger als einer halben Stunde erledigt.

Basiselement freihängend



Basiselement: Herstellen der Bodenplatte





Fundierung: Einschwimmen und Absenken in die endgültige Lage, Verpressen der Aufstandsfläche unter dem Pfeiler, Gewicht: 2.300 t

Das Aufsetzen der Gründungskästen auf die zwar vorausgehobene, aber doch unebene Donauesohle stellte eine große Herausforderung für das gesamte Brückenbauteam dar.

Die maximale Abweichung des Gründungskastens von der Solllage beträgt im Mittel 3–4 cm, sodass das selbst gesteckte Ziel von +/- 10 cm unterschritten werden konnte. Die Korrektur der Lage stellte die Baustelle ohne Probleme über den Pfeilerrost bzw. über das Aufgehende her. In Zusammenhang mit der Lagevermessung darf noch erwähnt werden, dass die voneinander getrennten Polygonnetze der beiden Donauufer GPS-gestützt, spannungsfrei ausgeglichen werden mussten.

Die in die Aussteifungen des Betonschiffes einbetonierten Kunststoffrohre ermöglichten dieses vollflächige Verpressen. Dieses erfolgte rein gravitativ (ca. 13 m statische Füllhöhe) in Fließrichtung der Donau, und konnte durch das Austreten von Wasser bzw. des Verpressgutes in den noch nicht verfüllten Ver-

pressrohren baupraktisch hinreichend genau verfolgt werden. Zu diesem Zeitpunkt stand der Gründungskasten flachfundiert, ohne jegliche zusätzliche Verbindung zum Untergrund, auf der Donauesohle auf. Fluten der Kammern des Fundierungskastens egalisierte den vorhandenen Restauftrieb bzw. sorgte

Kraftschlüssiges Verpressen der Aufstandsfläche

Das Aufsetzen der Gründungskästen auf die zwar vorausgehobene, aber doch unebene Donauesohle stellte eine große Herausforderung für das gesamte Brückenbauteam dar. Der Bodenkontakt konnte durch die laufende Vermessung und das beginnende Kippen um den ersten Aufstandspunkt exakt nachgewiesen werden. Damit das Betonschiff kraftschlüssig „satt“ auf der unebenen Donauesohle aufsteht, entschloss man sich, dies durch Verpressen des verbliebenen Spaltes zwischen Donauesohle und Bodenplatte des „Betonschiffes“ zu bewältigen, wobei die seitliche „Abdichtung“ des Spaltes Stahlplatten, welche bis in den Donaueschotter reichten, sicherstellten.

Herstellen der Gründungskörper der Strompfeiler Nord und Süd



für den erforderlichen Ballast. Übrigens: Die Lotrechtstellung der ca. 13 m hohen Gründungskästen stellte zu keinem Zeitpunkt der Bauherstellung ein Problem dar.

Zur weiteren Sicherung der Gründungskästen ist auch das Einbringen eines Kolksschutzes mit Steinen der Gewichtsklasse von 300 bis 1.000 kg, bereits zu diesem Zeitpunkt, wichtig. Im Hochwasserfall sinkt zwar der Wasserspiegel der Donau, jedoch erhöht sich die Fließgeschwindigkeit bis auf 3,6 m pro Sekunde, wodurch die Kolkgefahr enorm ansteigt, da sich die Donaubrücke im Rückstaubereich des Kraftwerks Altenwörth befindet.

Abteufen der Ortbetonbohrpfähle

Das nachfolgende Ausbetonieren des Innenraums (Kammern) der Gründungskästen geschah unter Aussparung der noch abzuteufenden Ortbetonpfähle mittels Schablonen, welche einen etwas größeren Durchmesser als die Verrohrung aufwiesen.

Die tragenden Elemente der Strompfeiler bilden je 48 Bohrpfähle mit DN 120 cm mit einer Länge von ca. 45 m, die im Pfeilerrost enden. Die geplante Tiefe von 45 m konnte aufgrund des angetroffenen Bodens (Molassezone, Schlier) wie geplant eingehalten werden, größere Schwierigkeiten beim Abteufen traten nicht auf.

Die Firma Grund-, Pfahl- und Sonderbau, als Subunternehmer der Firma Alpine, stellte die Verrohrungsmaschine und den Seilbagger direkt auf den abgesenkten, ausbetonierten Gründungskasten auf. Versuche, den Seilbagger auf einer Schute neben dem Fundierungskasten zu platzieren, führten nicht zum gewünschten Erfolg. Durch die plötzliche Entlastung des Seiles beim Aufschlagen des Greifers auf die Sohle kam es zu unkontrollierten Schwankungen und Schwingungen der Schute.

Herstellen des Pfahlrostes

Das Bewehren und Betonieren des Pfahlrostes zählte zwar zu den Routinearbeiten der Baustelle, trotzdem war vorsichtiges Arbeiten, um den Gründungskasten im obersten Bereich nicht zu beschädigen, erforderlich.

Bodenvermörtelung des Donauschotters mittels DSV

Als letzten Schritt zur Errichtung des Gründungskörpers sah das Projekt die Bodenvermörtelung des Donauschotters mittels Düsenstrahlverfahren (DSV) vor. Der Raum von der Aufstandsfläche des Gründungskastens bis zum Tertiär (Schlier) besteht aus unterschiedlich

Als letzten Schritt zur Errichtung des Gründungskörpers sah das Projekt die Bodenvermörtelung des Donauschotters mittels Düsenstrahlverfahren (DSV) vor.

dicht gepackten Donauschotterlagen des Quartärs. Der Donauschotter wird zwar durch die abgeteufte Pfähle eingeschlossen, ein Durchströmen durch das Auftreten eines Kolkes und damit eine mögliche innere Erosion des Schotterkörpers können allerdings nicht zur Gänze ausgeschlossen werden, sodass der Einsatz des DSV zur Bodenverbesserung zwingend vorgeschrieben war.

Das Aufgehende der Strompfeiler und der Basistisch der Tragwerke

Das Aufgehende der beiden Strompfeiler besteht, für jede Richtungsfahrbahn, aus zwei unmittelbaren am Rand des Pfahlrostes angeordneten Stützenscheiben, die in etwa als Fortsetzung der äußeren Pfahlreihen der Strompfeiler mit einem „zwischen geschalteten“ Pfahlrost anzusehen sind. Damit wird ein ähnliches Verhalten wie bei Doppelstützen von hohen Talübergängen (z. B. TÜ-Schottwien) erreicht.

Einschwimmen Pfeiler Nord



Beide Freivorbauwägen können vollständig auf dem Pfeilertisch, jeder für sich alleine, montiert werden, ohne dass die Verwendung von Verbindungsstücken (so genannte „Z-Stücke“) erforderlich ist.

Diese Anordnung bietet damit den Vorteil, auf zusätzliche Druckglieder und Zugstangen für die Stabilisierung des Freivorbauwerks zu verzichten. Mit einer Länge des Pfeilertisches von 12,5 m besteht auch genügend Platz für den Aufbau der beiden Freivorbauwägen.

Beide Freivorbauwägen können vollständig auf dem Pfeilertisch, jeder für sich alleine, montiert werden, ohne dass die Verwendung von Verbindungsstücken (so genannte „Z-Stücke“) erforderlich ist. Eine große Vereinfachung für den ersten Abschnitt des Freivorbauwerks.

Die „Z-Stücke“ hätten zum Zeitpunkt des Starts des Freivorbauwerks die Verbindung zwischen den beiden Wägen hergestellt, wodurch die beiden hinteren Teile des Hauptfachwerkes zu einem einzigen gemeinsamen Fachwerk zusammengefasst werden, um die Gesamtlänge der beiden Wägen zu verringern.

Das Tragwerk

Der Entwurf sieht je Richtungsfahrbahn die Errichtung von zwei voneinander unabhängigen Brückentragwerken, ab Rostoberkante, mit Stützweiten von 99,9 m, 156,20 m und 99,9 m vor. Die Tragwerke bestehen aus je einem einzelligen vorgespannten Hohlkasten je Richtungsfahrbahn.

Die Gesamtbreite beider Richtungsfahrbahnen beträgt 31,5 m, der Randstreifen 2,0 m. Der breitere Randstreifen ergab sich aus Überlegungen, eine bessere Fluchtmöglichkeit bei Verkehrsunfällen zu schaffen, als dies bei einer Regelausführung von 1,25 m der Fall gewesen wäre. Die Fahrbahnbreiten bestehen aus Abstellstreifen und zwei Fahrstreifen mit einer Gesamtbreite von 12,50 m. Die Bauhöhe beträgt über den Strompfeilern 8,20 m und reduziert sich bis in die Mitte des Tragwerkes auf 3,80 m.

Die Behörden forderten für den Rad- und Fußgängerverkehr in den diversen Verfahren eine zusätzliche Verbindung zwischen den Erholungsgebieten nördlich und südlich der Donau. Im Bereich des Tragwerkes wird dieser Forderung mit einer unter der Kragplatte abgehängten Stahlkonstruktion nachgekommen, während der Auf- und Abstieg zum Geh- und Radweg über eine Betonwendel des Trennpfeilers

Freivorbau



realisiert wird. Aus Sicherheitsgründen wird der Geh- und Radweg in der Nacht beleuchtet.

Insgesamt sind paarweise 14 Freivorbauabschnitte je Strompfeiler mit einer Länge von 3,15 m bis 5,20 m vorgesehen, die im Wochentakt betoniert werden, wobei Beton der Betongüte C45/55 ein-

Der breitere Randstreifen ergab sich aus Überlegungen, eine bessere Fluchtmöglichkeit bei Verkehrsunfällen zu schaffen, als dies bei einer Regelausführung von 1,25 m der Fall gewesen wäre.

gebaut wird. Die Freivorbauwägen – es wird mit insgesamt 4 Vorbauwägen gearbeitet – lieferte die Firma Doka, jeder Wagen wiegt über 92 t.

Eine Kombination aus internen Spanngliedern mit nachträglichem Verbund und externen Spanngliedern ohne Verbund trägt die erforderlichen Vorspannkkräfte in

das Tragwerk ein. Grob gesagt decken die internen Spannglieder – mit nachträglichem Verbund – die Vorspannkkräfte der Kragarme aus dem Freivorbau ab, während die externen Spannglieder – ohne Verbund – größtenteils die Funktion der so genannten Konti-Kabel übernehmen. Für die Planungsphase war die Überlegung wichtig, möglichst keine Spannglieder in den Stegen zu führen. Mit der Verwendung von externen Spanngliedern ergeben sich für den Bauherrn im Wesentlichen folgende Verbesserungen:

- Kontrollmöglichkeit der Spannkkräfte der Spannkabel
- Austauschmöglichkeit der Kabel
- nachträgliche Ertüchtigungsmöglichkeit durch Einziehen von zusätzlichen Spanngliedern (Vorkehrungen bzw. der erforderliche Platzbedarf ist planungstechnisch bereits berücksichtigt)
- nachträgliche Befestigungsmöglichkeit von Konsolen etc. an den Stegen des Hohlkastens ohne Beschädigung von Spannkabeln

Die Arbeiten an der Fundierung sind zur Gänze abgeschlossen und der Freivorbau ist voll angelaufen. Das letzte Schlussstück soll Anfang 2010, vielleicht auch schon etwas früher, fertig gestellt werden, wobei ich mir erlaube, allen Beteiligten ein unfallfreies Arbeiten zu wünschen. Ein Dankeschön für die gute Zusammenarbeit gilt allen am Bau Beteiligten, der Projektleitung der ASFINAG, Herrn Ing. Stöckl, der geotechnischen Baubetreuung, den planenden Ingenieursbüros, der bauausführenden Firma Alpine und last, not least allen Mitarbeitern der ÖBA. ■

	Technische Daten Gesamtbaulos Traismauer			
	BL-Süd	BL-Großbrücken	BL-Nord	Summe aller Baulose
Bauloslänge:	2,1 km	1,1 km	3,4 km	6,6 km
Dammkörperschüttung:	559.000 m ³	2.000 m ³	1.246.000 m ³	1.807.000 m ³
Bituminöser Belag:	107.000 m ²	31.000 m ²	142.000 m ²	280.000 m ²
Brückenbauwerke:	11	3	9	23
Bohrpfähle:	1.900 m	13.100 m	4.900 m	19.900 m
Stahlbeton:	15.400 m ³	60.100 m ³	31.800 m ³	107.300 m ³
Bewehrungsstahl:	2.000 t	6.900 t	3.800 t	12.700 t
Spannstahl:	-----	791 t	85 t	876 t
Auftragssumme (netto):	28,1 Mio. €	49,7 Mio. €	41,0 Mio. €	118,8 Mio. €
Gesamtkosten (Planung, Grundeinlöse, Bau, ÖBA etc. – netto):	170,0 Mio. €			

Projektdate:

Bauherr/Projektleiter: ASFINAG/Ing. Stöckl | **ÖBA/Leitung:** Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Straße/DI Behon | **AN Baulos Süd:** ARGE PORR Technobau und Umwelt AG/STRABAG AG | **AN Baulos Großbrücken:** ALPINE BAU GmbH | **AN Baulos Nord:** ARGE Hinteregger/Swietelsky/Pittel+Bräusewetter/Bilfinger Berger/Max Bögl | **Geotechnische Betreuung:** Strombrücke: Em. o. Univ.-Prof. DI Dr. techn. Dr. h. c. mult. Heinz Brandl | Klein- und Vorlandbrücken: Ass.-Prof. DI Dr. Manfred Fross | **Planung Straße Gesamtbaulos:** DI Retter & Partner | **Planung Brücken Baulos Süd:** DI Schweighofer, DI Schneider, DI Mayer | **Planung Brücken Baulos Großbrücken:** ARGE DI Mayer/Kirsch – Muchitsch & Partner | **Planung Brücken Baulos Nord:** ARGE S33 Kleinbrücken Nord (ISP Monarth & Tatzber, DI Potyka und Partner, DI Robl, DI Schweighofer) | **Baubeginn:** November 2007 | **Bauzeit bis Verkehrsfreigabe:** 36 Monate | **Gesamtbauzeit inkl. Fertigstellungsarbeiten:** 42 Monate | **Geplante Verkehrsfreigabe:** November 2010 | **Bauende:** Mitte 2011

Autor:

DI Günther Behon
Amt der NÖ Landesregierung,
Abteilung Brückenbau (ST5)
Tel. +43 2742 9005 60510
■ www.donaubruecke-traismauer.at