

# Die größte Baustelle Mitteleuropas

## ARGE PPP Ostregion

**Text** | Karin Keglevich, Reinhard Pichler, Arno Piko  
**Bilder** | © ARGE PPP Ostregion, LBS Redl, heyni/pixelio,  
**Grafiken** | © ASFINAG

**Das Projekt Y ist das erste PPP-Straßeninfrastruktur-Projekt dieser Art in Österreich. Ende 2003 begann die ASFINAG mit den Vorbereitungen für das Projekt Y.**



Ein Großteil der Bauwerke wird mit Corporate-Design-Elementen versehen

2005 wurde das Projekt Y europaweit ausgeschrieben. Das daran anschließende Vergabeverfahren dauerte rund eineinhalb Jahre, ehe die ASFINAG zur Abgabe der letztgültigen Angebote (LAFO) am 31.05.2006 einladen konnte. Wegen eines Vergabenachprüfungsverfahrens konnte der Zuschlag zu Planung, Bau, Finanzierung, Betrieb und Erhaltung der 51 km langen Konzessionsstrecke für eine 33-jährige Laufzeit erst am 12.12.2006 an die Bonaventura Straßenerrichtungs-GmbH erteilt werden.

Im Konzessionsvertrag wurde festgelegt, welche Verkehrsverbindungen mit welchen Anforderungen an Umwelt und Natur gebaut und zur Verfügung gestellt werden.

Die Errichtung erfolgt durch die ARGE PPP Ostregion, für die bis zu 1.300 Personen am Projekt arbeiten. Für die Planung sind die Y-ZT GmbH und Bernard Ingenieure (elektromechanische Planung) zuständig. Die Y-ZT GmbH hat 25 Planungsbüros aus ganz Österreich mit 700 Angestellten unter Vertrag; davon sind 130 Personen direkt mit dem Projekt befasst.

Die Strecke: A5 von Eibesbrunn bis Schrick | S1 West, Wiener Außenring-Schnellstraße von Eibesbrunn nach Korneuburg | S1 Ost, Wiener Außenring-Schnellstraße von Süßenbrunn nach Eibesbrunn | S2 Nordrand-Schnellstraße, Umfahrung Süßenbrunn



Das Projekt wird von einem Architektenteam um Martin Wakonig begleitet; eine einheitliche Architektur für alle Bauwerke (Corporate Design) wurde erstellt.

Die Konzessionsgesellschaft Bonaventura Straßenerrichtungs-GmbH wurde für die Planung, die Finanzierung, den Bau und das Betreiben des Projekts Y gegründet.

An Bonaventura halten die österreichische ALPINE Bau GmbH und die deutsche HOCHTIEF PPP Solutions GmbH jeweils 44,4 %, das französische Infrastrukturunternehmen EGIS Projects SA die übrigen 11,2 %. Die HOCHTIEF PPP Solutions GmbH ist dabei Konsortialführer.

Der Bau der Strecke erfolgt zu jeweils 50 % durch die ALPINE Bau GmbH und die HOCHTIEF Construction AG. Die Baugemeinschaft ARGE PPP Ostregion wird durch die ALPINE Bau GmbH geführt.

Die Konzessionsstrecke wird über einen Zeitraum von 30 Jahren durch die eigens gegründete Bonaventura Straßenerhaltungs-GmbH betrieben.

## Meilensteine

Das als PPP-Projekt abgewickelte Ypsilon-Projekt kann daher mit einer Bauzeit von nur rund 3 Jahren zu Beginn 2010 dem Verkehr übergeben werden. Damit wird in Österreich für ein derart umfangreiches Projekt wohl ein einmaliger Rekord aufgestellt.

- ◀ 2005 ▶ 2005 • Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) 2003–2005
- ◀ 2006 ▶ 2006 • LAFO 31.05.2006
- ◀ 2007 ▶ 2007 • Zuschlag 12.12.2006
- ◀ 2008 ▶ 2008 • Financial Closing 21.12.2006
- ◀ 2009 ▶ 2009 • Spatenstich 26.02.2007
- ◀ 2010 ▶ 2010 • Verkehrsfreigabe S2, S1 Ost November 2009
- ◀ 2011 ▶ 2011 • Verkehrsfreigabe A5 Süd, S1 West Februar 2010

## A5

- Beginn Ersatzaufforstungen Herbst 2008
- Verkehrsfreigabe B7 neu Mai 2008
- Herstellung Betonfahrbahn November 2008
- Fertigstellung Talbrücken Mai 2009
- Fertigstellung AST Schrick Juli 2009

## S1 West

- Tunnel Tradenberg Durchstich August 2008
- Beginn Betonfahrbahn Oktober 2008
- Beginn elektro-maschinelle Ausrüstungen Februar 2009
- Tunnel Kreuzenstein Fertigstellung November 2009
- Tunnel Tradenberg Fertigstellung November 2009
- Tunnel Stetten Fertigstellung November 2009

## S1 Ost

- Verkehrsfreigabe B7 neu im Bereich Knoten Eibesbrunn Juni 2008
- Beginn Herstellung Betonfahrbahn Oktober 2008
- Fertigstellung Wannenbauwerke (W101) unter der ÖBB Nordbahn Juli 2009

## S2

- Beginn Herstellung Betonfahrbahn Oktober 2008
- Fertigstellung Unterführung Bahnhof Breitenlee Februar 2009
- Anschluss an Bestand S2 und B8 September 2009

Das als PPP-Projekt abgewickelte Ypsilon-Projekt kann mit einer Bauzeit von nur rund 3 Jahren zu Beginn 2010 dem Verkehr übergeben werden. Damit wird in Österreich für ein derart umfangreiches Projekt wohl ein einmaliger Rekord aufgestellt.

## Betondecken

### Betondecke Hauptstrecke

Die Hauptstrecke (Autobahn und Schnellstraßen) wird größtenteils mit zwei Fahrstreifen, teilweise mit drei je Richtungsfahrbahn, und einem durchgehenden Pannestreifen ausgeführt. Die Betondecke der ca. 102 km Richtungsfahrbahn wird bei den Fahrstreifen als lärmindernde Waschbetonoberfläche mit Größtkorn 8 mm ausgeführt, im Bereich des Pannestreifens wird die Struktur der Oberfläche mittels nachgezogenem Jutetuch hergestellt.

Betonfertiger im Einsatz auf der S1-Ost – Herstellung des Unterbetons (beide Abbildungen)





Betonfertiger im Einsatz auf der S1-Ost – Herstellung des Oberbetons (beide Abbildungen)

Der Einbau der Betondecke erfolgt gemäß dem österreichischen Regelwerk (RVS 8.17.02) mit Gleitschalungsfertiger in zwei Schichten frisch auf frisch. Die Dicke des Unterbetons beträgt 21 cm, die des Oberbetons 4 cm.

Die Fläche der Betondecke des Schnellstraßenbandes beträgt ca. 634.000 m<sup>2</sup> und die der Autobahn ca. 726.500 m<sup>2</sup>.

Des Weiteren werden über die gesamte Strecke ca. 42.000 m Ort betonleitwand mit einer Höhe von einem Meter gemäß RVS 08.23.06 errichtet.

### Betondecke Nebenanlagen

Sowohl im Bereich der Anschlussstellen als auch in den Kreuzungsbereichen von Landstraßen werden 20 Kreisverkehrsanlagen und die Bremsbereiche einer Kreuzung mit einer Betondecke ausgeführt. Das entspricht einer Fläche von etwa 35.000 m<sup>2</sup>.

Die Betondecke der Nebenanlagen (Kreisverkehrsanlagen und Kreuzungsbereich) wird im Allgemeinen in einer Dicke von 25 cm händisch mit Beton mit Fließmittel (Betonsorte C 30/37/B7/XM2 gemäß RVS 08.17.03) eingebaut. Einige wenige Bauwerke werden einschichtig mit einem Gleitschalungsfertiger errichtet.

### Bauzeit für die Betondecken

Mit dem Bau der Betondecke wurde im September 2008 begonnen und bis Mitte Dezember 2008 wurden ca. 30 % der Betonflächen fertig gestellt. Die restlichen 70 % der Betondecke werden im Zeitraum März bis August 2009 hergestellt.

### Public Private Partnership

Der Begriff PPP (Public Private Partnership) bezeichnet die Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und privaten Unternehmen, um Dienstleistungen in den Bereichen Verkehr und Gesundheitswesen, aber auch Schule und Justiz wirtschaftlich und effizient anbieten zu können.

---

**Der Begriff PPP (Public Private Partnership) bezeichnet die Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und privaten Unternehmen ...**

---

PPP ist keine Privatisierung, sondern die Einbeziehung der Industrie in die Investition, Finanzierung und den Betrieb eines Bauwerkes. Die öffentliche Hand macht

sich zu Nutze, dass private Formen und Banken über ein umfangreiches Fachwissen verfügen und bereit sind, Risiken und Verantwortung für Finanzierung, Bau und langfristigen Betrieb zu übernehmen.

Eine Straße/Autobahn oder ein Krankenhaus kann der Staat auch von privaten Investoren mieten. So werden für die Baukosten keine Steuergelder verwendet bzw. muss sich der Staat nicht zusätzlich verschulden. Die Refinanzierung findet über Einnahmen während des Betriebes statt. Diese Variante ist immer dann sinnvoll, wenn es sich um Leistungen des Staates handelt und die Anforderungen an die Infrastruktur eindeutig bekannt sind. Nur so kann die Privatwirtschaft problemlos die Kosten für den Bau, die Finanzierung und den laufenden Betrieb kalkulieren.

Bei PPP-Projekten wird in der Regel zwischen privaten Unternehmen und dem Staat ein fixer Preis für die Nutzungsdauer, meist 20 bis 30 Jahre, vereinbart. Daher können Mehrkosten für die öffentliche Hand im Regelfall nicht anfallen. Private Firmen haben ein hohes Interesse, Betriebsabläufe zu optimieren und schnell zu bauen, wobei der Garant für beste Qualität die lang andauernde Betriebsphase ist.

Dabei entstehen Einsparungen, die dem Staat zugutekommen. Zusätzlich schafft die lange Vertragsbindung für die Privatwirtschaft eine notwendige Investitionssicherheit. Im Rahmen eines PPP-Projekts übernehmen Privatfirmen das Kosten-, Termin- und Qualitätsrisiko. Die Festpreisverträge ermöglichen, durch innovative Arbeitstechniken und Baumaterialien Kosten einzusparen und so eine dem Risiko angemessene Rendite zu erwirtschaften.

### PPP beim Projekt Y

Beim Projekt Y legten das BMVIT und die ASFINAG fest, wo die Trasse verläuft, die Anzahl und Breite der Fahrspuren, die Lage der Knoten und Anschlüsse sowie welche Querungen und Grünbrücken wo gebaut werden müssen. Nach der internationalen Ausschreibung erhielt das Bonaventura-Konsortium den Zuschlag für das PPP-Projekt.

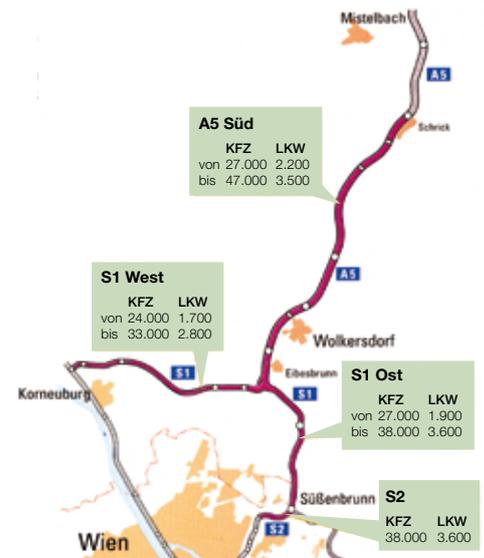
Das Konsortium wurde gebildet aus Bauunternehmen und Spezialisten für den Autobahnbetrieb, unterstützt von Ingenieurbüros für die Planung und Investmentbanken für die Finanzierung. Anwaltskanzleien arbeiteten die komplexen Verträge aus, in denen die Rechte und Pflichten aller Beteiligten für die gesamte Projektlaufzeit geregelt wurden.

Nach dreijähriger Bauzeit und Anschluss an das österreichische Autobahnnetz zahlt die ASFINAG für die errichtete Strecke monatlich ein Verfügbarkeitsentgelt. Wenn durch unvorhergesehene Mängel oder Sanierungen eine Fahrspur oder eine ganz Richtungsfahrbahn nicht zur Verfügung steht, wird das Entgelt gekürzt, da die Verfügbarkeit nicht gegeben ist – dies ist ein hoher Anreiz für das private Konsortium, in hoher Qualität zu bauen.

Sowohl Verfügbarkeitsentgelte wie auch Schattenmaut werden aus dem Verkauf der Vignette und aus Einnahmen durch die Lkw-Maut finanziert.

Darüber hinaus zahlt die ASFINAG eine so genannte Schattenmaut: Dies ist ein festgelegter Betrag pro Fahrzeug und gefahrenen Kilometer. Denn bei sehr hohem Verkehrsaufkommen werden die Fahrbahnen schneller abgenutzt und der Betriebs- und Erhaltungsaufwand steigt. Dieser fällt, wenn weniger Verkehr als angenommen fließt.

Sowohl Verfügbarkeitsentgelte wie auch Schattenmaut werden aus dem Verkauf der Vignette und aus Einnahmen durch die Lkw-Maut finanziert.



Erwartetes Verkehrsaufkommen nach dem Bau des Projektes Y zu Beginn 2010. Das breite Spektrum der Kennzahlen ergibt sich aus unterschiedlichen Verkehrsstärken zwischen den Anschlussstellen.

Für die ASFINAG und somit für den österreichischen Steuerzahler und Autofahrer ist dies insgesamt ein interessantes Geschäftsmodell. Der einmal festgelegte Betrag für eine moderne Verkehrsverbindung wird nur bei einwandfreier Leistung bezahlt. Die ASFINAG hat eine hohe Planungssicherheit bei den Kosten, denn diese stehen für die nächsten 30 Jahre im Vorhinein fest. Unvorhergesehene Aufwendungen, z. B. für Reparaturen, entfallen somit.

Landesstraßenbrücke A5.Ü08 der L3103 über die zukünftige A5 Nordautobahn mit Corporate Design Elementen





Die Herstellung der Betondecke erfolgt auf einer Asphaltsschicht



Betonfertigerzug mit Herstellung des Unterbetons, des Oberbetons und Aufbringen des Verdunstungsschutzes



## Verkehrsentlastung der Anrainergemeinden

Eine mangelnde Anbindung mit den stadtnahen und ländlichen Regionen nördlich von Wien und eine nicht existierende effiziente Nord-Süd-Verbindung mit der Tschechischen Republik verursachten ein sich ins fast Unerträgliche steigendes Verkehrsaufkommen. Darüber hinaus prognostizieren alle Studien einen weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens.

Mit dem Ausbau dieser Nord-Süd-Verbindung soll nicht nur die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht werden. Es werden vor allem auch die Anrainergemeinden und Orte nachhaltig vom Verkehr und Lärm (bis zu 50 %) stark entlastet und die Lebensqualität der Bewohner wird dadurch nachhaltig gesteigert.

Die Verkehrsberuhigung wird positive Impulse in Richtung Fremdenverkehr setzen. Die Region wird wirtschaftlich attraktiver. Arbeitsplätze werden geschaffen und die regionale Wertschöpfung erhöht.

---

Die Umsetzung des Projekts wird von einer ökologischen Bauaufsicht und einer Umweltbaubegleitung kontrolliert. Im Sinne der Umwelt wurde ein landschaftsökologisches Ausgleichskonzept entwickelt.

---

Die Anbindung an Tschechien wird den Warenaustausch zwischen Österreich und Tschechien positiv beeinflussen, der kleine Grenzverkehr wird zunehmen.

## Ökologische Begleitmaßnahmen

Die Umsetzung des Projekts wird von einer ökologischen Bauaufsicht und einer Umweltbaubegleitung kontrolliert. Im Sinne der Umwelt wurde ein landschaftsökologisches Ausgleichskonzept entwickelt. Darin werden nötige Ersatzaufforstungen und andere ökologische Maßnahmen für den Ausgleich möglicher wesentlicher nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt festgelegt, wie z. B.:

- Baustelleneinrichtungen werden keinesfalls auf ökologisch wertvollen (Wald-)Flächen errichtet.
- Durch die Verwendung von Aushubmaterial als Dammschüttmaterial bzw. für die Lärmschutzdämme können bis zu rund 75.000 Lkw-Fahrten zur und von der Baustelle eingespart werden.
- Während der gesamten Bauzeit wird die Baustraße periodisch bewässert, um die Staubentwicklung einzudämmen. Weiters werden Dämme und Zwischenlagerstätten zur Staubeindämmung umgehend begrünt.
- Um das Grundwasser zu sichern, werden Abdichtungsmaßnahmen und eine geregelte Entwässerung mit Rückhaltemaßnahmen bei Baustelleneinrichtungsflächen und Lagerflächen umgesetzt.
- Notwendige Rodungsarbeiten werden nicht während der Brutsaison durchgeführt. Für den Schutz von Tieren werden zudem jeweils vor Beginn der Bauarbeiten provisorische Wildschutzzäunungen und amphibiendichte Zäunungen nach Erfordernis errichtet.
- Nach Abschluss der Bauarbeiten werden beanspruchte Flächen rekultiviert und zum frühestmöglichen Zeitpunkt begrünt bzw. bepflanzt.

Besonders hervorzuheben ist der Tunnel Tradenberg in der Gemeinde Hagenbrunn/Königsbrunn, der an der künftigen S1 West liegt. Er ist der erste „richtige“ Tunnel im Weinviertel, der bergmännisch in der neuen „Österreichischen Tunnelbauweise“ gebaut wird. Der Ausbruch wurde im Baggervortrieb in Teilquerschnitten (Kalotte-Strosse-Sohle) mit teilweisen Auflockerungssprengungen ausgeführt. Mit Spritzbeton, Tunnelgitterbögen, Systemverankerung mit SN-, bzw. IBO-

Ankern erfolgte die Stützung. Im Portalbereich (Überlagerung ca. 5 m) wurde mit Spießen als vorausschiebende Sicherung sowie mit einem Rohrschirm gestützt. Die Abdichtung wurde mit 2-mm-PVC Dichtungsbahnen vollzogen, ausgekleidet

Im Rahmen des Projekts Y werden vier Tunnelbauwerke errichtet, die mit modernster Tunnel- und Sicherheitstechnik ausgestattet sein werden.

S1-West: Westportal des Tunnel Tradenberg mit Abgastrennwand



A5 Nordautobahn: Nordportal des Umweltschutztunnel Eibesbrunn



#### Ersatzpflanzungen:

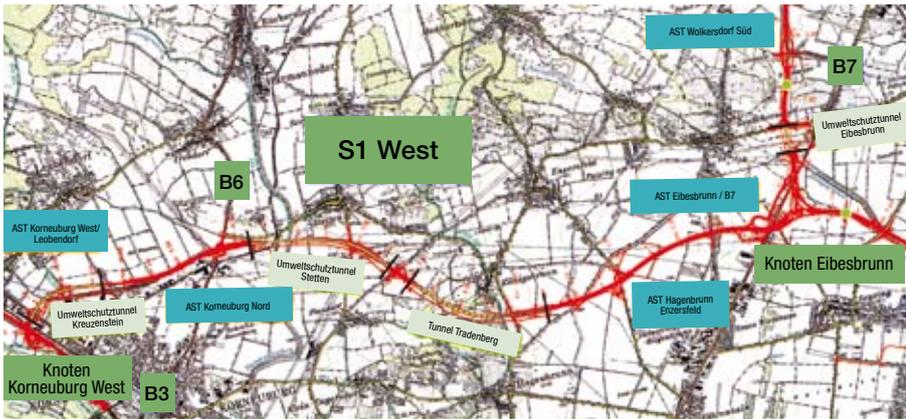
A5: 40,91 ha  
 S1 West: 1,95 ha  
 S1 Ost: 35,83 ha  
 S2: Einzelbäume  
 Insgesamt ca. 79 ha Aufforstungen

#### Ökologisch wirksame Trassenquerungen

9 Grünbrücken  
 2 Autobahnbrücken mit Wildquerungsmöglichkeit  
 5 Unterführungen und Durchlässe  
 Amphibien- und Kleintierdurchlässe  
 Amphibienleiteinrichtungen  
 Wildschutzzäune  
 Wildwarnreflektoren

#### Tunnelbauwerke

Im Rahmen des Projekts Y werden vier Tunnelbauwerke errichtet, die mit modernster Tunnel- und Sicherheitstechnik ausgestattet sein werden.



	Tradenberg	Stetten (Umweltschutztunnel)	Kreuzenstein (Umweltschutztunnel)	Eibesbrunn (Umweltschutztunnel)
Länge:	2,4 km	3,2 km	1,3 km	0,5 km
Baubeginn:	April 2007	Juli 2007	Juli 2007	September 2007
Bauende:	November 2009	November 2009	November 2009	November 2009
Durchstich:	August 2008			
Bauweise:	offen und bergmännisch	offen	offen	offen

wurde der Tunnel mit Ortbeton (unbewehrt) in einer Ausbaustärke von 40 cm.

Die Röhren des Tunnels werden außerhalb in offener Bauweise verlängert, um so einen verbesserten Lärmschutz zu erzielen. Nach Fertigstellung werden die verlängerten Röhren mit Erde bedeckt und begrünt. Die Betonschale wurde in offener Bauweise als Stahlbetongewölbe „Weiße Wanne“ ohne Abdichtung gebaut.

Die Tunneltrasse quert den Bisambergzug, der dem alpinen Flysch zuzuordnen ist. Im Detail handelt es sich dabei um intern verschuppte Einheiten der Greifensteiner Decke (Altleng- und Irenental-Formationen). Das Gesteinsinventar umfasst Tonsteine, Tonmergel, Mergelsteine und Sandsteinvarietäten in stark heterogener Wechselfolge.

Fund an der S1 Ost: 301 Stück 8,8 cm-Kartuschen



## In der Erde

### Archäologie

Archäologische Denkmale sind für die Menschheitsgeschichte unverzichtbare Quellen, vor allem für jene Perioden, für die es keinerlei schriftliche Überlieferungen gibt. Die archäologische Denkmalpflege ist bei allen Straßenbauvorhaben bereits im Planungsstadium mit eingebunden. Voruntersuchungen dienen der Schaffung fachlicher Grundlagen für die Konzeption der Straße.

Der Bau des Projekts Y wird daher seit 2003 von der Abteilung für Bodendenkmale des Bundesdenkmalamtes archäologisch begleitet. Die großflächigen Untersuchungen der über viele Kilometer verlaufenden Trassen eröffnen die Möglichkeit, einen repräsentativen Querschnitt durch die historische Siedlungslandschaft einer Region zu gewinnen. Der Gesetzgeber sieht bei Großbauvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung vor, in deren Rahmen die Auswirkungen des Projektes auf die Natur, Landschaft und Umwelt, aber auch auf Kulturgüter geprüft werden.

So konnten archäologische Strukturen, alltägliche Gegenstände wie Gefäße, Werkzeuge und Trachtenbestandteile, aber auch Schmuck, Waffen sowie

Der Gesetzgeber sieht bei Großbauvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung vor, in deren Rahmen die Auswirkungen des Projektes auf die Natur, Landschaft und Umwelt, aber auch auf Kulturgüter geprüft werden.

tierische und pflanzliche Überreste sichergestellt werden.

### Kampfmittel

Zur Sicherheit auf der Baustelle wurde die Trasse auf Kampfmittel untersucht. Dies erfolgt mit zwei unterschiedlichen Methoden. Im Bau-Bereich wurden an 25 Stellen Kampfmittel aufgespürt und entsorgt. Eine unmittelbare Gefährdung hat nicht bestanden.

Magnetometer-Messverfahren:

Bei diesem Verfahren wird die Veränderung des magnetischen Erdfeldmagnets durch ein Störobjekt gemessen. Jede Fläche wird in parallelen Spuren mit dem Magnetometer gemessen, der Datenstrom digitalisiert, gespeichert und mit einer speziellen Software in Form von farbcodierten Karten dargestellt. Durch die Magnetfeldanomalien erhält man Daten über Anzahl, Volumen, Lage und Tiefe des Störobjekts.

Bodenradar-Messverfahren:

Durch die Aussendung und den Empfang von reflektierenden, elektronischen Kurzpulsen werden Objekte aller Materialien und Formen dargestellt. Die Datenübertragung während der

Messung vom Bodenradar (GPR) zum Computer erfolgt kontinuierlich. Dies ist eine der neuesten und sichersten Methoden.

### Betrieb

Die Bonaventura Straßenerhaltungs-GmbH übernimmt den Betrieb und die Erhaltung der Konzessionsstrecke für einen Zeitraum von 30 Jahren. In die Verantwortung fällt die Sicherheit punkto:

- baulicher Unterhaltung
- Betrieb von elektro- und sicherheitstechnischen Anlagen, insbesondere Betrieb von Tunnelanlagen
- Straßenausrüstung erhalten
- Reinigung einschließlich Abfallbeseitigung auf den befestigten Flächen, Kunstbauten (Tunnel- und Brückenbauwerke) sowie der Straßenausrüstung
- Winterdienst
- Grünpflege
- Überwachungsdienste (Streckenkontroll-dienst)
- Betrieb der Verkehrsbeeinflussungsanlagen
- Betrieb der Verkehrszähleinrichtungen 



Herstellung der Betondecke für die A5 neben der jetzigen unter Verkehr stehenden B7-Brünner Straße

### Fakten und Zahlen:

**Streckenlänge:** 51 km | **Bauzeit:** 3 Jahre | **Regelquerschnitt:** 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn, durchgehende Pannestreifen

**Bauwerke:** 76 Brückenbauwerke (33 Autobahnbrücken, 20 Überführungen, 10 Landesstraßen- bzw. Güterwegbrücken, 9 Grünbrücken, 4 Brückenumbauten) | 4 Tunnelbauwerke mit modernster Tunnel- und Sicherheitstechnik; 4,5 km Umweltschutztunnel im Bereich Stetten und Kreuzenstein; 2,4 km Tunnel Tradenberg; 0,5 km Umweltschutztunnel Eibesbrunn | 18 Wannengebäude | Entwässerungsmaßnahmen (25 Beckenanlagen mit 42 Pumpwerken) | 81 km Lärmschutzmaßnahmen (LS-Wände, Steilwände, LS-Dämme) | 2 Raststätten (inkl. 400 Pkw- bzw. 260 Lkw-Parkplätze, einem Hotel mit Seminarräumen, Lkw-Lenker-Aufenthaltsräume, Rasthäuser, Tankstellen etc.)

**Baumfang:** Erdbewegung: 10,3 Mio. m<sup>3</sup> | Asphalt: 385.000 t | Betondecke: 1,3 Mio. m<sup>2</sup> | Entwässerung: 175.000 m | Lärmschutzwände: 125.000 m<sup>2</sup> | Beton: 1.590.000 m<sup>3</sup> | Betonstahl: 60.000 t | Geräteeinsatz Erdbau (es handelt sich bei der Stückzahl um Großgeräte (z.B. Mulden, Bagger ...): derzeit 238 Stück | Spitzenwert: 405 Stück

**Anschlussstellen:** 11 Anschlussstellen, 2 Halbanchlussstellen, 2 Knoten (Eibesbrunn und Korneuburg A 22)

**Personaleinsatz:** Im Durchschnitt arbeiten 1.000 bis 1.300 Personen am Projekt mit. Dazu kommen 130 Personen, die für die Planung verantwortlich sind.

**Planung:** Rund 12.300 Pläne sind notwendig, um dieses Bauvorhaben zu realisieren.

**Behördenverfahren:** Bei den zahlreichen Behördenverfahren wurden bis dato 229 Bescheide mit 3.726 Auflagen erlassen.

**Grundeinlöse:** Rund 760 ha werden für die Realisierung des Bauvorhabens benötigt. Insgesamt waren rund 1.400 Grundeigentümer betroffen. Von den eingelösten Flächen werden rund 195 ha für ökologische Ausgleichsflächen und Ersatzaufforstungen aufgewendet.

### Autoren:

Mag. Karin Keglevich,  
Pressesprecherin Bonaventura  
DI Reinhard Pichler, ALPINE Bau GmbH  
DI Arno Piko, TGF, ALPINE Bau GmbH  
ÖBA – Österreichische Betondecken ARGE

 [www.alpine.at](http://www.alpine.at)

 [www.bonaventura.co.at](http://www.bonaventura.co.at)