

Aktuell werden die Tragwerke der Wiener Westausfahrt umfassend saniert.



Florian Wigisser, zuständiger Projektleiter bei Leyrer + Graf.

Go West

SANIERUNG I. Bei in die Jahre gekommenen Verkehrsinfrastrukturprojekten ist oft eine umfassende Sanierung notwendig. Wenige sind dabei so im Fokus wie die Wiener Westausfahrt. Von Kristof Lutz

Die 1957 in Betrieb genommene Wiener Westausfahrt ist mit einer Frequenz von ca. 26.000 Fahrzeugen täglich eine der Hauptverkehrsadern in der Einfahrt der Bundeshauptstadt. Die letzte große Instandsetzung liegt bereits 40 Jahre zurück, und weil es speziell in den vergangenen Jahren zu eklatanten Abnutzungserscheinungen – auch im Tragwerksbereich der Brückenkonstruktion – gekommen ist, werden aktuell die Tragwerke der Westausfahrt umfassend saniert. Ziel ist es, eine sichere Nutzung der Brückenkonstruktion für die kommenden 20 Jahre zu gewährleisten.

Für die Sanierungsarbeiten wurde vom Auftraggeber, der

Stadt Wien, Leyrer + Graf als Generalunternehmer herangezogen. Welche Herausforderungen sich dabei im Bauprozess stellen und wie man diesen begegnet, hat sich die SOLID-Redaktion vor Ort angesehen. Dazu ergänzend gab Florian Wigisser, zuständiger Projektleiter bei Leyrer + Graf, interessante Einblicke in den Projektalltag.

Von der Mitte nach außen

Die Linienbaustelle mit einer Gesamtinstandsetzungsfläche von 12.400 m² erstreckt sich über eine Länge von rund 1.370 m. Stadtauswärts grenzt auf der rechten Seite die ÖBB-Bahnstrecke direkt an die Baustelle an, im linken Bereich liegt der

Wienfluss mit einem Fuß- und Radfahrerweg. Projektleiter Wigisser: „Durch die Eingliederung der Baustelle zwischen diese beiden während den Sanierungsarbeiten weiter genutzten Bereiche sind einerseits die Zufahrten und die Zugänglichkeit der Baustelle begrenzt. Andererseits gilt es aus Sicherheitsgründen, bahnseitig bestimmte Hub- und Schwenkbegrenzungen einzuhalten. Und weil der Wientalradweg auch während der Bauarbeiten für Fußgänger zugänglich bleibt, muss speziell in diesem Bereich auf diverse Sicherheitsaspekte geachtet werden. Hier muss man besonders darauf achten, wie z. B., dass keine herabfallenden Baustellenteile



Um die im Fahrbahnbetrieb aufkommenden Schubkräfte im Auflagerbereich adäquat aufnehmen und ableiten zu können, werden zwischen Aufbotten und Bestand dementsprechende Verdübelungen eingebracht.



Die Linienbaustelle grenzt stadtauswärts auf der rechten Seite direkt an die ÖBB-Bahnstrecke – im linken Bereich liegt der Wienfluss mit einem Fuß- und Radfahrerweg.

Jahrhundertprojekt und Brückeninstandsetzungsprogramm

Parallel zur Sanierung der Westausfahrt startet die Stadt Wien mit den Bezirken 13 und 14 sowie Bürgerinitiativen das zukunftsweisende Projekt „Klimafittes Wiental“. Für diesen Prozess werden aktuell die Grundlagen vorbereitet. Damit soll langfristig die Jahrhundertchance genützt werden, das Wiental neu zu gestalten und die beiden Erholungsräume Wienfluss und Lainzer Tiergarten zu verbinden. Die Sanierung der Westausfahrt im Bestand ist ein notwendiger Zwischenschritt, um die Sicherheit der Brücken zu gewährleisten.

Die Instandsetzung der Nikolaitragwerke ist auch Teil des Wiener Brückeninstandsetzungsprogramms, das seit Anfang 2018 läuft. Alle Brücken, die in den 1960er- und 1970er-Jahren errichtet wurden, müssen nach und nach instandgesetzt werden. In den nächsten 10 Jahren werden rund 50 Brücken bereit für die kommenden Anforderungen gemacht – für die Sicherheit der Anrainer sowie aller Benutzer.

mögliche Passanten gefährden könnten.“ Und weiter: „Durch die Art einer Linienbaustelle bedingt und weil die Zufahrten im vorliegenden Fall besonders begrenzt sind, müssen wir den Arbeitsprozess so gestalten, dass mittig mit einem Arbeitsbereich gestartet wird und schließlich beide Enden der Baustelle sukzessive erschlossen werden.“

Zwischen Denkmalschutz und Statik

Neben Denkmalschutzanforderungen ist ganz entscheidend, dass sämtliche Instandsetzungsmaßnahmen mit der statischen Dimensionierung der Tragwerke in Einklang gebracht werden müssen. Im vorliegenden Fall heißt das konkret, „dass der Aufbeton nicht mehr als 8 cm betragen darf, der Asphalt nicht mehr als 2 x 4 cm. Normalerweise werden hier 3 + 5 + 3 cm reali-

siert, wir bewegen uns hier also am Limit“, erklärt Wigisser. In Kombination mit dieser relativ dünnen Schicht bedeuten die aktuellen Temperaturschwankungen betontechnologisch die Notwendigkeit einer adäquaten Nachbehandlung des Betons. Wigisser: „Bei so einer geringen Aufbetonstärke von 8 cm wären Risse fatal – hier müssen also besondere Maßnahmen der Nachbehandlung des jungen Betons ergriffen werden.“

Abplatzungen bedrohten Sicherheit der Gesamtkonstruktion

Im Einzelnen werden dazu beim Großteil der Brücke nun die von Betonabplatzungen betroffenen alten Kragarme zusammen mit den Randbalken entfernt und dann mit einer adäquaten Aufbetonschicht neu betoniert. Zudem bringt man eine neue Abdichtung auf,

realisiert neue Randbalken und einen neuen Fahrbahnbelag. Außerdem gilt es, eine normgerechte, am Stand der Technik liegende Entwässerung mit entsprechenden Ölabscheidern, Verkehrsflächensicherungsschächte genannt, zu realisieren und die weitere Brückenausrüstung zu erneuern. Die witterungsbedingten Abplatzungen im Tragwerksbereich werden überdies mit Aufbeton und Verstärkungen mit Kohlefaserverstärkungslamellen instandgesetzt.

Sanierung als Hauptthematik

Da die Westausfahrt die Hauptverkehrsader im Westen von Wien ist und aktuell die WestEinfahrt mitgenutzt werden muss, drängt die Zeit. So sieht der Bauzeitplan die Fertigstellung des Fahrbahnbereichs – also Fahrbahnbelag, Geländer, Fahrzeugrückhaltesystem und Beleuchtung – mit Ende Juni

2024 vor. Alle weiteren Arbeiten im unteren Bereich der Fahrbahn, beispielsweise die Errichtung der Entwässerung, sollen danach parallel zum Verkehr bis Jahresende 2024 fertiggestellt werden.

Wigisser abschließend über die Positionierung von Leyrer + Graf als Infrastruktur-Sanierungsspezialist: „In jüngerer Zeit waren wir ja auch beim Großprojekt A4 zum Großteil mit Sanierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen beschäftigt. Für den Knoten Schwechat – ebenfalls eine größere Sanierungsbaustelle – haben wir nun den Auftrag gewonnen. Und generell lässt sich vorsichtig formulieren, dass die Instandsetzung und Sanierung für uns als Firma in den kommenden Jahren sicher ein Hauptfeld bilden werden – gerade im Raum Wien wird hier die Sanierungsthematik überwiegen.“ //