



Im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten wurde auf einer Länge von 2,1 km ein Arbeits- und Schutzgerüst errichtet.

Im Zuge der Modernisierung der Wiener Westausfahrt durch die Firma Leyrer + Graf konnte Ende September bereits das erste Betonfeld hergestellt werden. Im Sommer 2024 wird die Westausfahrt wieder für den Verkehr freigegeben.



**WIENER WESTAUSFAHRT**

# Tragwerks-Sanierung auf engstem Raum

Die Westausfahrt ist eine der Hauptverkehrsadern Wiens und wird täglich von ca. 26.000 Fahrzeugen genutzt. Seit April 2023 arbeitet die Firma Leyrer + Graf als Generalunternehmer intensiv an der umfassenden Sanierung der Strecke. Den Schwerpunkt der Arbeiten bildet die Erneuerung der Tragwerke, die zwischen Bahnstrecke und Wienfluss auf engstem Raum erfolgt.

Die Wiener Westausfahrt verbindet die Stadt über den Knoten Auhof mit der A1 Westautobahn und der Bundesstraße 1. Sie wurde Ende der 1950er Jahre fertiggestellt und vor rund 40 Jahren instandgesetzt. Die aktuellen Sanierungsarbeiten betreffen das Kragtragwerk Hütteldorf, die Nikolai Hangbrücke, die Nikolaibrücke, die Nikolai Hochstraße und die Stützmauer Grünauerbach. In drei Bauabschnitten wird eine Fläche von 12.400 m<sup>2</sup> auf einer Länge von rund 1.370 m instandgesetzt.

Den Schwerpunkt der Arbeiten bilden die Betoninstandsetzungen an den Tragwerken, die erneuert und teilweise mit Kohlefaser-Lamellen verstärkt



Leyrer + Graf CEO Stefan Graf mit dem Projektleiterteam (von links): Außenbauleiter Islam Abdelkader, Projektleiter Florian Wigisser, CEO Stefan Graf, Gruppenleiter Peter Wimmer und Abteilungsleiter Wolfgang Schlosser.

werden. Erneuert werden auch der Fahrbahnbelag, die Abdichtungen, Randbalken, Fahrbahnübergänge und sonstige Brückenausrüstung. Ziel ist es, die Tragwerke für die nächsten 20 Jahre zu ertüchtigen. Die Instandsetzung der Nikolaitragwerke ist 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 für die kommenden Anforderungen bereit gemacht. „Wir sind sehr stolz darauf, dieses bedeutende Infrastrukturprojekt der MA29 umsetzen zu dürfen. Eine Brückensanierung an einem so wichtigen Verkehrsknotenpunkt stellt hohe Anforderungen an die Logistik und das Projektma-

nagement, gepaart mit hoher Kompetenz im Ingenieurbau. Wir achten auf ein strenges Zeitkorsett, um den Verkehrsteilnehmern die Westeinfahrt so bald wie möglich wieder zur Verfügung stellen zu können“, so BM DI Stefan Graf, CEO Leyrer + Graf Baugesellschaft m.b.H. Begonnen haben die Bauarbeiten Anfang April mit der Baustelleneinrichtung und den Vorbereitungsarbeiten. Zu ▶



Die Abbrucharbeiten erfolgen in Zusammenarbeit mit der Firma Tiefbau Burger. Die Betonelemente werden während des Schneidevorgangs vom Bagger gesichert und vor dem Abtransport mit einer Betonzange zerkleinert.



diesen zählt vor allem die Verbreiterung im Bereich der Westeinfahrt, wo für die Verkehrsumlegung ein Gegenverkehrsreich mit jeweils zwei Fahrstreifen eingerichtet werden musste. Dazu wurde in der Westeinfahrt auf der Seite zum Wienfluss mit Schüttungen – und im Bereich der Brauhausbrücke mit einer Spundwand – eine zusätzliche Spur geschaffen. Seit 11. Juli wird der Verkehr stadtauswärts ab der Hütteldorfer Brücke über den Bereich der Westeinfahrt umgeleitet. Nach der Fertigstellung der Westausfahrt wird die Verbreiterung rückgebaut. Eine weitere wichtige Vorbereitungsarbeit bildete die Montage der Gerüste: Damit ab 11. Juli mit den

Abbrucharbeiten der alten Tragwerke begonnen werden konnte, wurden die Gerüste ab April in Abstimmung mit den ÖBB im Zuge von nächtlichen Gleissperren montiert. Die eigentlichen Bauarbeiten starteten in allen drei Bauabschnitten zunächst mit dem Asphaltabtrag mit zwei Fräsen. Danach begannen die Abbrucharbeiten an den Tragwerken. Projektleiter Florian Wigisser, Firma Leyrer + Graf, erläutert im Gespräch mit Baublatt.Österreich die anspruchsvollen Rahmenbedingungen des Bauvorhabens: „Da das schmale Tragwerk zwischen der Bahnstrecke und dem Fußweg im Wientalbecken verläuft, ist die größte

Herausforderung bei diesem Projekt die Logistik. Eine Möglichkeit, die Baustelle zu versorgen, ist die Zufahrt bei der Hütteldorfer Brücke. Allerdings müssen wir jede Baumaßnahme sehr genau planen, weil jedes größere Baugerät auf dem Tragwerk den Rest der Brücke blockiert. Die zweite Möglichkeit, die Baustelle zu versorgen, besteht über den tiefergelegenen Fußweg, der für die Transporte und die Fahrmischer verbreitert wurde. Eine weitere Herausforderung ist die nur eingeschränkte Belastbarkeit des Tragwerks. Das gilt vor allem für den Abbruchbagger, der sich nur in bestimmten Bereichen bewegen darf und aufgrund des Nahbereichs zur Oberleitung geerdet werden muss. Aus diesem Grund können die Rückbauarbeiten auch nur trocken durchgeführt werden. Eine weitere Besonderheit bei diesem Bauprojekt: Aufgrund der Hochwassergefahr müssen die Geräte im Wienfluss-Becken nach der Arbeit täglich aus dem Hochwasserbereich transportiert werden. Bauen im Bestand bedeutet auch, flexibel auf Veränderungen zu reagieren. Nicht alle Bestandspläne stimmen mit der Bausubstanz überein und man weiß nie, welche Überraschungen man beim Entfernen der Abdichtung erlebt. Dazu kommt, dass wir in allen Bereichen immer den Denkmalschutz im Auge behalten müssen.“

Im Zuge der Rückbauarbeiten werden die Tragarme einzelnen von einem Hydraulikbagger gesichert, mit einer Wandsäge vom Tragwerk geschnitten, vom Bagger weggehoben und vor dem Abtransport mit einer Betonzange zerkleinert. Alleine im ersten Baubereich wurden bereits über 200 Tragarme rückgebaut. Im mittleren Baulos wird der Randbalken mittels Seilsäge vom Bestandstragwerk abgelöst, da es sich hier um eine Spannbetonbrücke handelt. Ein in diesem Abschnitt vorhandener Torsionsriss wird durch den Einsatz von aufgeklebten Kohlefaser-Lamellen saniert. Diese Technik kommt auch im ersten und dritten Bauabschnitt für die Ertüchtigung einzelner Längsträger und Pfeiler zum Einsatz.

Die Abbrucharbeiten erfolgen in Zusammenarbeit mit der Firma Tiefbau Burger aus Krems an der Donau, die über große Kompetenz in diesem Bereich verfügt. Die Schneidarbeiten werden von der Firma Fuchs Josef in Greinbach mit verschiedenen Geräten durchgeführt.

Mit Stand Anfang Oktober sind die Abbrucharbeiten im Wesentlichen abgeschlossen. Ende September wurde bereits mit der Herstellung des Aufbetons begonnen und das erste Feld betoniert.

Für den optimalen Verbund zwischen Alt- und Neu-Beton wird die Oberfläche der bestehenden Konstruktion aufgeraut. Auch werden Schäden an der Bewehrung behoben, die durch den jahrzehntelangen Tausalzangriff und die geringe Betonüberdeckung der Bestandskonstruktion verursacht wurden. Aus statischen Gründen wird auf dem Tragwerk eine 8 cm starke Neubetonenschicht hergestellt, die in einem Arbeitsgang mit den neuen Tragarmen betoniert wird. Auf der neuen Oberfläche folgt der weitere Aufbau: Abdichtung, neue Entwässerung sowie neue Randbalken und die Verschleißschicht aus drei Lagen Asphalt. Für die Arbeiten kommt auf einer Länge von ca. 2,1 km das VGK Konsolsystem der Firma Peri zum Einsatz (im Bereich der Stützmauer Grünauerbach ist das Gerüst nur einseitig). Es weist eine Höhe von bis zu 12 m auf und ist über Anker im Bestandstragwerk befestigt.

Das Tragwerk im dritten Baubereich wird analog zum ersten Baubereich saniert, d.h. Randbalken plus Kragarme werden erneuert. Stadtauswärts schließt an den dritten Baubereich die Stützmauer Grünauerbach an, auf der die Westaus-



Von links: Projektleiter Florian Wigisser und Außenbauleiter Islam Abdelkader erläutern im Gespräch mit Baublatt.Österreich die anspruchsvollen Rahmenbedingungen.

fahrt neben dem Rückhaltebecken des Wienflusses verläuft. In diesem Abschnitt wird nur der Randbalken erneuert bzw. werden vereinzelt notwendige Betoninstandsetzungen durchgeführt.

Projektleiter Florian Wigisser über die nächsten Schritte: „Wir werden in diesem Jahr noch so viele Felder wie möglich

betonieren und auch schon mit der Herstellung der neuen Randbalken beginnen. Wenn es die Temperaturen erlauben, werden wir auch im Winterarbeiten. Ein technisches Highlight bildet im nächsten Jahr der mittlere Bauabschnitt, bei dem zwei Peri Schalwagen zum Einsatz kommen werden.“