

B1 Wiener Straße UMFAHRUNG NEUBAU



LAND

OBERÖSTERREICH

... im Rückspiegel

B1 Wiener Straße

UMFAHRUNG NEUBAU

Inhalt der Projektnachbetrachtung

Das Bauvorhaben "Umfahrung Neubau" wurde am 26. September 2010 offiziell für den Verkehr freigegeben. Ca. zwei Jahre nach Verkehrsfreigabe wird nun im Rahmen einer Projektnachbetrachtung versucht, das Vorhaben hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Ökologie, udgl. zu analysieren.

Die Projektnachbetrachtung des Neubaus der Umfahrung Neubau gliedert sich in folgende Abschnitte:

- Ziele
- Planungsgeschichte
- Technik
- Lebensqualität und Umwelt
- Investitions- und Folgekosten

ZIELE

Welche Ziele hatte das Projekt?

Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung ist ein Ausbau der B1 im Abschnitt zwischen dem Ende des 4-streifigen Ausbaus von der Trauerkreuzung bis zum bestehenden 4-streifigen Ausbau im Bereich der Anschlussstelle mit der A25 erforderlich.

Als dringlichster Teilbereich dieses Gesamtabschnittes wurde die Umfahrung Neubau mit einer Länge von 3,65 km zur Realisierung vorgezogen um nicht nur diesen Abschnitt an die Ansprüche des Verkehrsaufkommens anzupassen sondern gleichzeitig auch noch den Ortskern des Ortsteils Neubau vom Verkehr zu entlasten.



(Abb.: Feierliches Durchschneides des Eröffnungsbandes)

Wurden die Ziele erreicht?

Durch den 4-streifigen Ausbau mit insgesamt vier VLSA-geregelten Kreuzungen konnte die Flüssigkeit des Verkehrs neben Erhöhung der Verkehrssicherheit erheblich verbessert werden. Das Ortszentrum von Hörsching ist nun nunmehr auch über einen ampelgeregelten Anschlussknoten an die B1 angebunden. Daneben erfolgen über diese geregelten Kreuzungen die Anbindungen von Betriebsflächen.

Durch die nördliche Umfahrung des unmittelbaren Ortschaftskernes von Neubau unterhalb des Geländeneiveaus mit beidseitigen Lärmschutzeinrichtungen und einer 177m langen Grünbrücke wurde einerseits eine Verkehrsentslastung und andererseits eine Verminderung der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr erreicht.

Eine aktuelle Analyse der Verkehrsdaten belegt eine Umlagerung von 80%, somit bestätigt diese Analyse die ursprüngliche Verkehrsumlagerung von 18.000 der 21.600 Fahrzeuge mit 10 % Schwerverkehrsanteil.

B1 Wiener Straße

UMFAHRUNG NEUBAU

PLANUNGSGESCHICHTE

Die ersten Planungen einer Umfahrung von Neubau reichen bereits Jahrzehnte lang zurück. Im Jahr 2001 wurde mit der intensiven Realisierungsplanung auf Basis des Vorprojektes aus dem Jahr 1999 begonnen. Nach zahlreichen Variantenuntersuchungen kristallisierte sich die derzeitige Achslage als günstigste heraus. Das daraus resultierende Projekt sah 2005 einen 374m langen zweiröhrigen Grüntunnel vor. Aus Errichtungs- und Erhaltungskostengründen, deren Hauptursache in der grundwasserspiegelbedingt notwendigen wasserdichten Ausführung lagen, musste jedoch von dieser langen Ausführung Abstand genommen werden. Die Neuplanung der generellen Projekte wurde daher ein zweites Mal notwendig.

Das Projekt wurde entsprechend einer Ausführung mit einem zweiröhrigen 177m langen Grüntunnel samt Anhebung der Nivellette und anschließenden Stützmauern samt aufgesetzten Lärmschutzwänden adaptiert. Mit der Gemeinde Hörsching wurde eine Kostenbeteiligung vereinbart. Durch zusätzliche Gebäudeeinlösen von im immissionskritischen Bereich liegenden Objekten konnte die Zustimmung der Umweltschutzbehörde erreicht werden.

Die Planung der Trasse als auch der Bauwerke lag in einer Hand, was wegen der einfacheren Abstimmung seine Vorteile hatte.

Die Planung der Bauabschnitte (wasserrechtliche Vorgaben, Dükerbauwerk) als auch der Baugrubensicherung (Siedlungsgebiet) für die Grünbrücke (Weiße Wanne) war sehr aufwändig.

Die Koordination zwischen Betonbau, Elektrotechnik und Siedlungswasserbau war anspruchsvoll und durchaus verbesserungswürdig (mehrfache Änderungen noch während der Bauzeit).

Das Bauprojekt wurde 2008 fertig gestellt und im unmittelbaren Anschluss daran die Baudurchführung ausgeschrieben und mit dessen Realisierung begonnen.

Die naturschutzrechtlichen und wasserrechtlichen Verfahren wurden von 2005 bis 2008 abgewickelt. Ein von der Wasserrechtsabteilung eingebrachtes Feststellungsverfahren nach dem UVP-G 2000 ergab, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war.



(Abb.: Betonierarbeiten im Bereich der Grünbrücke)

B1 Wiener Straße

UMFAHRUNG NEUBAU

TECHNIK

Im Vorfeld mussten umfangreiche archäologische Grabungen durch das Bundesdenkmalamt durchgeführt werden.

Der Bau der Grünbrücke war wegen der beengten Platzverhältnisse, der Tieflage und des notwendigen Dükerbauwerkes anspruchsvoll. Darüber hinaus musste die Baugrubenumschließung infolge des Grundwasserspiegels wasserdicht mittels Spundbohlen, die infolge des engen Baubereiches (direkt angrenzende Häuser) zurückgeankert wurden, hergestellt werden.

Im Zuge der Baumaßnahme musste der in der Neubauer Straße befindliche Gemeindekanal im Grünbrückenbereich als Dükerbauwerk neuerrichtet werden. Diese damit verbundene Umlegung bzw. Tieferlegung des Hauptkanals war sehr aufwändig.

Die Einbauten für die Sicherheitstechnik als auch die Gewässerschutzanlagen samt Zu- und Ableitungen mussten mehrfach geändert bzw. adaptiert werden.

Die Maßnahmen für den Brandschutz wurden laufend an den Stand der Technik angepasst und sind im Alarm- und Einsatzplan enthalten.

Die Rad- und Gehwegunterführungen waren nur wegen der Verkehrsaufrechterhaltung und der Leitungsführungen schwieriger herzustellen, ansonsten aber technisch problemlos

Die im Grünbrückenbereich durchgeführte Sprengmitteluntersuchung brachte keine Funde.

Im Straßenbereich musste die 400 DN – Transportwasserleitung auf eine Gesamtlänge von 2,5 km neu verlegt werden. Generell war die Koordination der Leitungsträger (Telekom, Kanal, Wasser, Energie AG udgl.) zur Durchführung der umfangreichen Leitungsumlegungen äußerst komplex und mit erfolgsbestimmend.

Im Einschnittbereich wurde entsprechend dem Wasserrechtsbescheid eine Abdichtungsschicht mit Bentonitmatten hergestellt.

Im Zuge der Abtragsarbeiten wurden kontaminierte Bereiche vorgefunden, deren fachgerechte Entsorgung zu veranlassen war (ehemalige Deponie, aufgelassene Tankstelle).

Die Arbeiten erfolgten abschnittsweise unter Aufrechterhaltung des Verkehrs, was eine entsprechende Koordination erforderte. Es stand zu jedem Zeitpunkt mindestens ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung mit bituminös befestigter Oberfläche zur Verfügung.

Die Baumaßnahme wurde termingerecht mit 15.11.2010 fertig gestellt.



(Abb.: Verschiedene Aufnahmen aus der Bauphase)

B1 Wiener Straße

UMFAHRUNG NEUBAU

LEBENSQUALITÄT UND UMWELT

Im unmittelbaren Ortsteilbereich von Neubau verläuft die Trasse in Tieflage (ca. 2,0 – 2,5 m unter Geländeniveau) und ist im ersten Teilbereich mit beidseitigen Stützmauern (170 m) mit aufgesetzten Lärmschutzwänden, welche unmittelbar an die 177 m lange Grünbrücke anschließen, ausgestattet.

Insgesamt wurden im Bauvorhaben 9.400 m² Lärmschutzwände errichtet und eine lärmindernde Deckschicht aufgebracht. Durch die Verkehrsumlagerung trat eine immense Verkehrsreduktion im Ortschaftsteil Neubau ein.

Daraus resultieren für die Grundanrainer eine erhebliche Verbesserung hinsichtlich Lärmbelästigung und damit eine Erhöhung der Lebensqualität.

Ökologie

Entsprechend den naturschutzrechtlichen Auflagen wurden im Gemeindegebiet von Hörsching auf von der Gemeinde zur Verfügung gestellten Flächen in Absprache und unter Beaufsichtigung der ökologischen Bauaufsicht mehrere ökologische Ausgleichsflächen geschaffen.

Die Schaffung von Ausgleichsflächen zur Sicherung eines Grünkorridors im Nahbereich des Baulosendes wird noch, da diese Grundstücksflächen erst im Jahr 2012 erworben werden konnten, bis April 2013 bepflanzt.

Die Böschungs- und Straßenbegleitflächen wurden entsprechend den Auflagen mit Zwischenboden hergestellt und der vorgeschriebenen Saargutmischung besäht.

Die Oberflächenwasserableitung erfolgt über Sickermulden. Im Einschnittbereich werden die Wässer gesammelt und über ein Retentionsbecken zur Versickerung gebracht.

Umweltmaßnahmen bei der Baudurchführung

Im Wasserrechtsbescheid wurde wegen des Grundwasserschutzes eine abschnittsweise Herstellung der Grünbrücke vorgeschrieben. Zudem wurden unter der Bodenplatte mehrere definierte Kieskörper gefordert, um das Durchströmen auf Dauer gewährleisten zu können.

Während der Bauzeit wurde das Grundwasser mittels Pegel- und Brunnenmessungen kontrolliert.



(Abb.: Lärmschutz)



(Abb.: ÖKO - Ausgleichsmaßnahme)

B1 Wiener Straße

UMFAHRUNG NEUBAU

INVESTITIONS- UND FOLGEKOSTEN

Die **Gesamtkosten** für den Neubau der B1 im Baulos "Umfahrung Neubau" wurden 2008 auf **rund 36,4 Mio. Euro** geschätzt.

Die **Gliederung der Kosten** stellt sich wie folgt dar:

■ Straßenbaukosten:	11,8 Mio. €
■ Brückenbaukosten	13,0 Mio. €
■ Gemeindeanteil an Baukosten	3,3 Mio. €
■ Baukosten Dritter	0,1 Mio. €
■ Grundkosten:	8,2 Mio. €
■ <u>GESAMT</u>	<u>36,4 Mio. €</u>

Zusammenfassung Kosten und Finanzierung

Die Kostenschätzungen und die tatsächlichen Errichtungskosten liegen nahe beieinander. Die Gleitpreisentwicklung ging in den Jahren 2008 bis 2010 in den Negativbereich wodurch sich Einsparungen ergaben.

Nach Schlussrechnungsvorlage des Bauvorhabens belaufen sich die **Gesamtkosten** für die Realisierung des Bauvorhabens Umfahrung Neubau auf **rund 32,7 Mio. Euro** und gliedern sich wie folgt auf:

Stand Oktober 2012:

■ Straßenbaukosten:	10,7 Mio. €
■ Brückenbaukosten	11,9 Mio. €
■ Gemeindeanteil an Baukosten	2,2 Mio. €
■ Baukosten Dritter	0,1 Mio. €
■ Grundkosten:	7,8 Mio. €
■ <u>GESAMT</u>	<u>32,7 Mio. €</u>

Erhaltung und Betrieb

Eine Anfrage beim damals zuständigen Straßenmeister der zuständigen Straßenmeisterei Ansfelden, wie diese mit der Umsetzung des Bestandsausbau zufrieden war bzw. ob man zukünftig etwas verändern bzw. besser machen könnte, ergab, dass diese *"mit den Ausführungen für den Neubau sehr zufrieden war und die Zusammenarbeit zwischen der Bauleitung und der Strm. Ansfelden bestens funktioniert hat. Der Ausbau dieses Landesstraßenabschnittes war für die Abteilung Straßenerhaltung sehr wichtig und hat für die Benützung durch die Verkehrsteilnehmer einen besonderen Vorteil im Hinblick auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit gebracht. Die alltäglichen Staus gehören der Vergangenheit an. Bei Erhaltungsmaßnahmen ist eine sichere Verkehrsführung durch die geschaffenen Richtungsfahrbahnüberfahrten leicht, ohne größerem Aufwand und problemlos möglich."*

Durch den Ausbau erhöhte sich infolge des lärmindernden Belages der Salzbedarf für den Winterdienst um ca. 30%.

Dass Tunnelbauwerke mit der notwendigen Sicherheitstechnik aufwändig in der Erhaltung sind, ist bekannt (Stromkosten, Tunnelwäsche udgl.).

Zuzüglich zu der üblichen Straßenerhaltung fallen noch Wartungs- und Erhaltungsarbeiten an für:

- 9.400 m² Lärmschutzwänden
- 1 Retentionsbecken

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:

Amt der Oö. Landesregierung, Direktion für Straßenbau und Verkehr,
Abteilung Straßenplanung und Netzausbau, Bahnhofplatz 1 • 4020 Linz,
Tel.: (+43 732) 77 20-122 67, Fax: (+43 732) 77 20-212 660,
E-Mail: baun.post@ooe.gv.at, Internet: <http://www.land-oberoesterreich.gv.at>

Redaktion: Ing. Christian Stadlbauer

Fotos, Grafik, Druck: Land Oberösterreich

Foto Deckblatt: (c) Flickr/My Silent Side – Don't blink, don't miss a thing

Auflage; Datum: Jänner 2013

DVR: 0069264