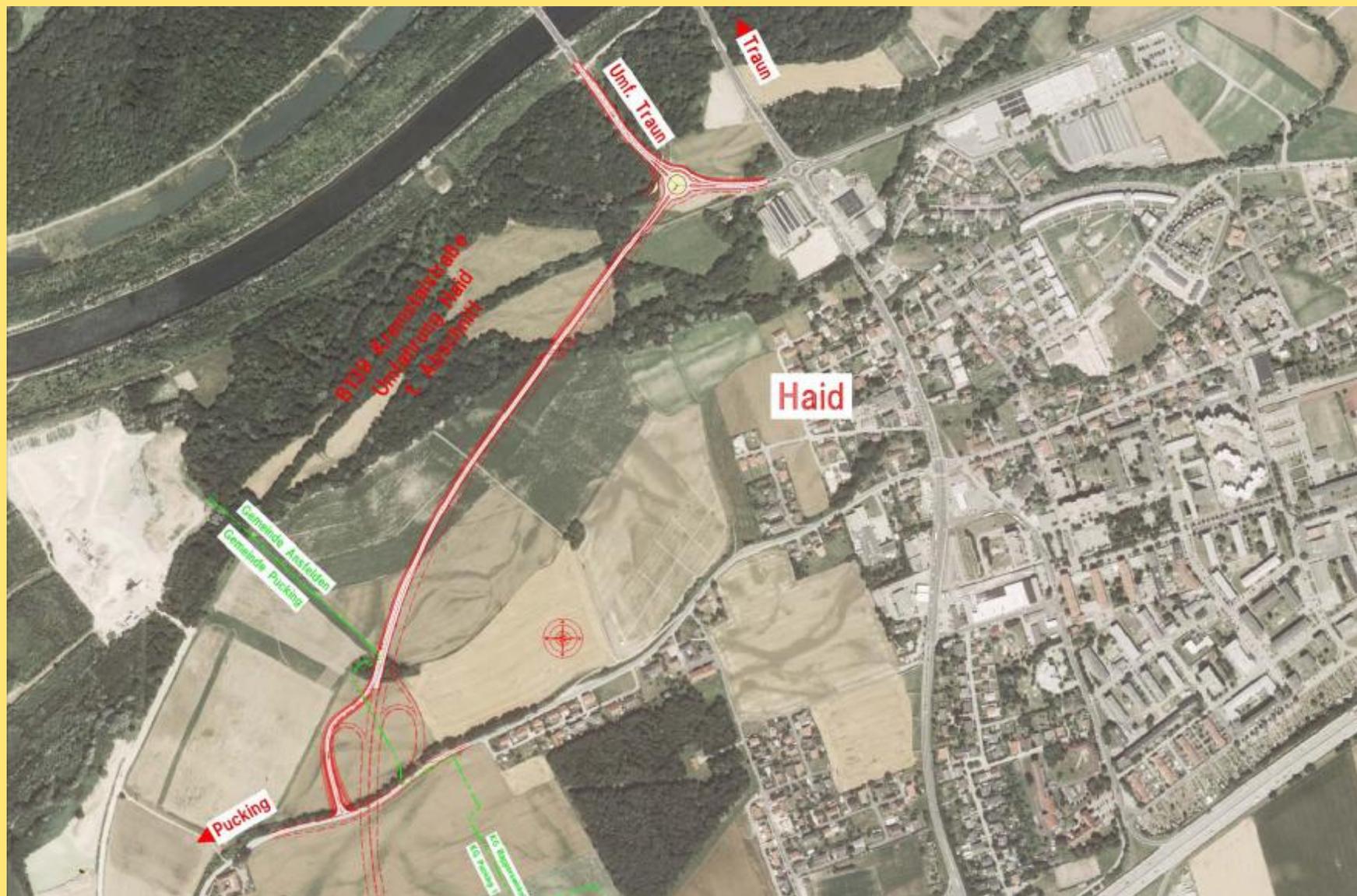


B 139, Kremstal Straße UMFAHRUNG HAID – WESTSPANGE DAMMSTRASSE



LAND
OBERÖSTERREICH



Startschuss für die Umfahrung Haid!

Die Umfahrung Haid der B 139, Kremstal Straße, stellt aus verkehrstechnischer Sicht die erforderliche Weiterführung der bestehenden Umfahrung Traun nach Süden und zur Umfahrung Nettingsdorf dar.

Die Autobahnanschlussstelle Traun wurde als Provisorium errichtet und genügt im Norden nicht mehr den Anforderungen aus Verkehr und Anrainerschutz. Eine neu geplante Anschlussstelle verbindet die A 1 West Autobahn mit der A 25 Welser Autobahn und der Umfahrung Haid.

Für die Umfahrung und die Anschlussstelle ist ein UVP-Verfahren durchzuführen.

1. Abschnitt - Westspange Dammstraße

Der Nordteil der Umfahrung Haid wird als Westspange Dammstraße errichtet und stellt den ersten Abschnitt des Gesamtprojekts Umfahrung Haid dar. Dieser Abschnitt entlastet den nördlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt der bestehenden B 139 durch Haid im Stadtgemeindegebiet von Ansfelden deutlich, da der Verkehr von und nach Pucking über diese Verbindung abgewickelt werden kann. Für dieses Teilstück ist kein UVP-Verfahren erforderlich.

Der Spatenstich für die 1,1 km lange Umfahrung fand am 13. Dezember 2007 statt.

28.500 Fahrzeuge im Bereich der Traunbrücke

Die B 139, Kremstal Straße, ist die Hauptverkehrsader aus dem Zentralraum in das Kremstal. Derzeit frequentieren je nach Abschnitt (Linz – Ansfelden) ca. 20.000 – 30.000 Fahrzeuge pro 24 Stunden diesen Straßenzug. Im Bereich der Traunbrücke sind es 28.500 Kfz/24h. 5.000 Fahrzeuge pro Tag können im Bereich der Reiterkreuzung umgelagert werden.

Trassenführung

Der Abschnitt Westspange – Dammstraße beginnt beim neu zu errichtenden Kreisverkehr an der B 139, Kremstal Straße, und wird zweistreifig auf der Richtungsfahrbahn der künftigen Umfahrung Haid geführt.

Die Trasse verläuft in südlicher Richtung anfänglich in einer geraden Linienführung und mündet nach ca. 500 m in eine langgezogene Linkskurve mit einem Radius von $R = 875$ m. Bei km 0,920 wird die Trasse über die zukünftige Rampe der Anschlussstelle Traunufer Straße an die Traunufer Straße angebunden.

Die Trasse steigt vom Baulosbeginn kontinuierlich mit 0,5 – 2,5 % bis zur Brücke über den Mühlbach und fällt dann bis zum Absprung der künftigen Anschlussstelle Traunufer Straße mit 0,34 %. Vom Absprung der künftigen Umfahrung Haid zur Traunufer Straße steigt die Fahrbahn mit 3,3 bzw. 5,0 % zur Traunufer Straße an.



(Abb.: Fundamentierungsarbeiten)

Langes Leben durch Beton!

Der neu zu errichtende Kreisverkehr an der B 139, Kremstal Straße, wird in Betonbauweise hergestellt. Diese Ausführungsart wurde unter anderem gewählt, da die B 139 in diesem Bereich ein Verkehrsaufkommen von ca. 28.000 Fahrzeugen pro 24 Stunden aufweist.

Fahrbahnoberflächen von Kreisverkehren unterliegen immensen Kräften. Zu starken Beanspruchungen durch Verzögerungs- und Beschleunigungskräften kommt es gerade im Bereich der Kreisverkehrsarme. Weiters kann es des Öfteren im Einfahrtsbereich zu Staubildungen kommen. Dies führt zu langen Belastungszeiten der Deckschicht, was häufig eine Spurrinnenbildung nach sich zieht.

Gemäß den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) erfordert die erhöhte Beanspruchung die Ausführung einer Oberbaukonstruktion der Lastklasse I mit einer Mindestdicke für die Betondecke von 22 cm, bei höherem Schwerverkehrsanteil sollte allerdings auf die Lastklasse S übergegangen werden. Der Aufbau sieht dann folgendermaßen aus:

- 25 cm Betondecke (verdübelt)
- 5 cm Asphalt
- 20 cm zementstabilisierte Tragschicht oder 45 cm ungebundene Tragschicht

Der neue Kreisverkehr auf der B 139 wird nach den Anforderungen der Lastklasse S errichtet.

Hoher Schwerverkehr bedarf einer sorgfältigen Bemessung und Planung, insbesondere bei der Fugeneinteilung, da besonders die Plattenränder bei Kreisverkehren hohen Beanspruchungen ausgesetzt sind. Um eine kontrollierte Rissbildung der Betondecke zu gewährleisten, ist diese in einzelne Betonplatten aufzuteilen. Die Anordnung der einzelnen Fugen ist vor Baubeginn in Form eines Fugenteilungsplanes zu dokumentieren.

Beton ist nicht Beton – für eine Betonfahrbahn kommt nur der speziell dafür vorgesehene Straßenbaubeton in Frage, welcher unter anderem die Kriterien für Frost-Tausalz-Beständigkeit, Witterungsbeständigkeit, Druckfestigkeit, usw. erfüllen muss.

Verkehrsfreigabe 2008

Die Verkehrsfreigabe für den ersten Abschnitt der Umfahrung Haid – Westspange Dammstraße fand am 5. Dezember 2008 statt.



(Abb.: Verkehrsfreigabe – Foto Land OÖ/Sieberer)

Die Fertigstellung der gesamten Baumaßnahme ist für Mai 2009 vorgesehen.

Kosten

Die Kosten für die Errichtung des 1. Abschnittes der Umfahrung Haid – Westspange Dammstraße – betragen

ca. 4,7 Mio. Euro.

Daten und Fakten

Allgemeine Daten:

Gemeinde: Ansfelden
Bezirk: Linz-Land

Bauleitung Land OÖ: Friedrich Hauder
Örtliche Bauaufsicht Land OÖ: Felix Greinstetter

Planungsbüro: Schimetta Consult Ziviltechniker GmbH
Baufirma: H. Burgstaller GmbH

Technische Daten:

Länge **B 139**: 1,1 km
Querschnitt: 2-streifig mit einer Fahrbahnbreite von 8,0 m
Kronenbreite: 10,50 m
Bankettbreite: 2 x 1,25 m

Kunstbauten

2 Brückenbauwerke

Brücke über den Mühlbach - Lichte Weite: 5,00 m
Brücke über den Sipbach - Lichte Weite: 12,00 m

Hauptmassen

Abtrag Boden: 5.000 m³
Frostschutzschichte: 9.500 m³
bituminöse Deckschichte: 14.300 m²
Betondecke Kreisverkehr: 2.700 m²



(Abb.: Randeinfassung Betonkreisverkehr)

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: Evelyn Kroiß
Fotos, Grafik, Druck: Land Oberösterreich
Auflage; Datum: Dezember 2008
DVR: 0069264