

# B 1, Wiener Straße UMFAHRUNG SCHWANENSTADT



LAND  
OBERÖSTERREICH



Strassenplanung  
und Netzausbau

# Umfahrung Schwananenstadt - Umfahrung Schwananenstadt - Umfahrung Schwananenstadt

## Mehr Lebensqualität für Ortzentrum – bis zu 65 % Verkehrsumlagerung

Auf dem Streckenabschnitt der B 1 Wiener Straße im Bereich der Ortsdurchfahrt von Schwananenstadt (km 231,1 – km 235,2) waren durch die ungenügenden Anlageverhältnisse und durch die hohen Verkehrsbelastungen, im Besonderen durch den hohen LKW-Anteil, vor allem am Stadtplatz und bei der Einmündung der B 135 Gallspacher Straße in die B 1 Wiener Straße (westlich des Stadtturmes) Verkehrsbehinderungen, Staubildungen und zahlreiche Unfälle an der Tagesordnung.

Derzeit werden im Bereich Schwananenstadt bis zu 14.400 Fahrzeuge pro 24 Stunden registriert, davon 13 % Schwerverkehrsanteil.

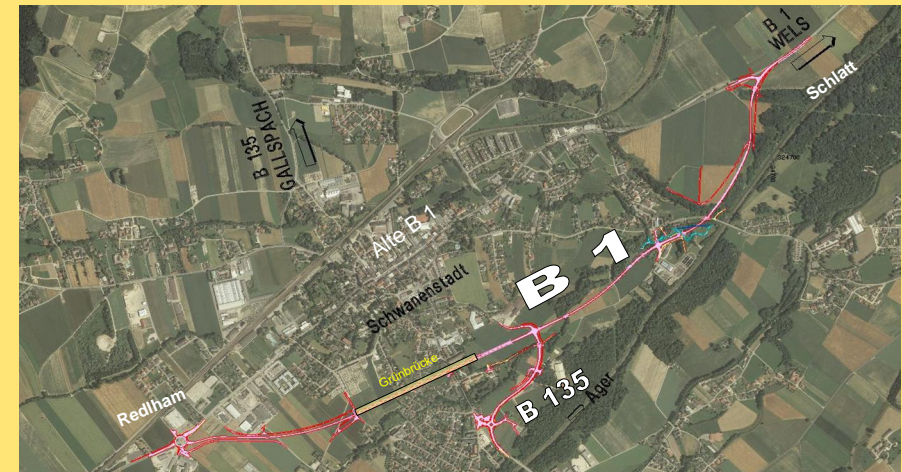
Durch die Errichtung der Umfahrung Schwananenstadt können bis zu 65 % des Verkehrs verlagert werden, dadurch gewinnt der Stadtplatz von Schwananenstadt wieder an Attraktivität und Lebensqualität, da die Verkehrsbehinderungen und die extreme Belastung von Lärm und Luftschadstoffen zukünftig der Vergangenheit angehören werden.



(Abb.: Spatenstichfeier)

## Baubeginn 2006

Am 23. November 2006 erfolgte der Spatenstich für die 5,2 km lange Umfahrung Schwananenstadt und damit der Startschuss für eines der bautechnisch anspruchsvollsten Straßenbauvorhaben in Oberösterreich. Noch im Dezember 2006 wurde mit den Bauarbeiten begonnen.



(Abb.: Trassenverlauf Umfahrung Schwananenstadt)

## Trassenführung

Die Umfahrung von Schwananenstadt verläuft im Süden, weist eine Gesamtlänge von rd. 5,2 km (B 1+B 135) auf und liegt in den Gemeinden Schwananenstadt, Redlham und Schlatt. Im Osten wird die neue Trasse der B 1 Wiener Straße mit einem T-Knoten und im Westen in Form einer Kreisverkehrsanlage an die bestehende B 1 angebinden. Die von Süden her kommende B 135 Gallspacher Straße wird mit neuem Verlauf in östlicher Richtung im Bereich Kaufing mittels T-Knoten an die neue Umfahrungsstraße angebinden. Westlich dieser Anbindung taucht die Trasse in einer Weißen Wanne in das Gelände und damit verbunden in den Grundwasserkörper ein und verläuft anschließend auf einer Länge von 490 m in einem Tunnel.

## Bautechnische Herausforderung – Tunnel Eglsee

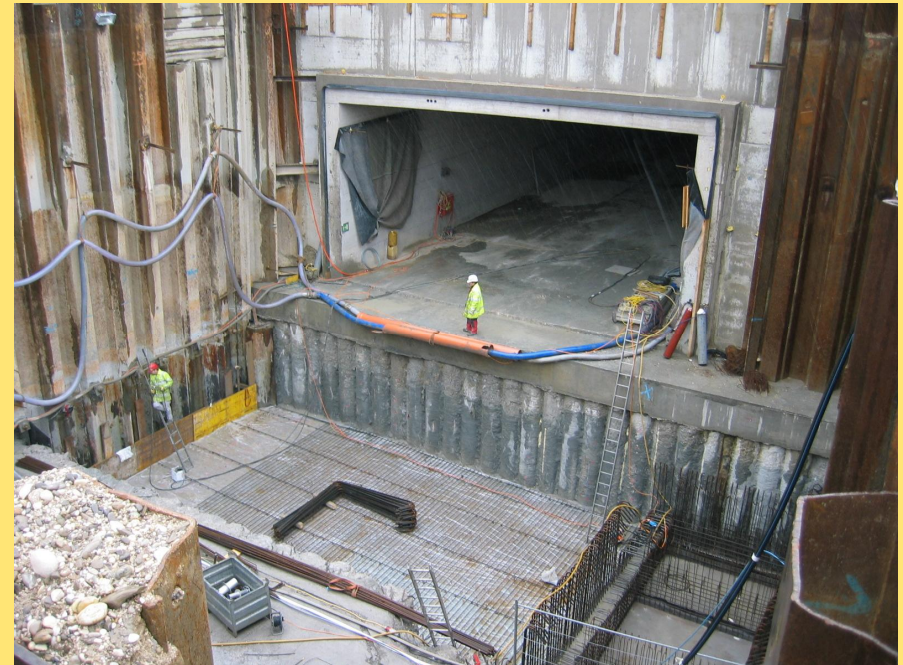
Verschiedene Zwangspunkte (Schwanbach, B 135, diverse Kanäle, Eglsee Straße) und vor allem der Schutz der Anrainer waren für die Trassenführung in Tieflage auf über einem Kilometer Länge ausschlaggebend. Der Ortsteil Eglsee wird mit einem 490 m langen Tunnel unterfahren.



(Abb.: Unterflurtrasse Ortsteil Eglsee)

Im Bereich der Betriebszentrale bedingt diese Trassenführung eine bis zu 13 m tiefe Baugrube mit Wasserdrücken von bis zu 12 m bzw. 1,2 bar.

Die Baugrube tauchte teilweise bis zu 5 m in den felsähnlichen Schlier ein - hohe Drücke des anstehenden Grundwassers stellten nicht alltägliche Anforderungen an die Baugrubensicherung und auch an die Dichtheit des fertigen Bauwerks.



(Abb.: Baugrube im Bereich Betriebszentrale)

Die fertige Tunnelkonstruktion wird im Tiefpunkt bei hohen Grundwasserständen von diesem überströmt und ist somit allseitig (gleich einem "U-Boot") vom Grundwasser umgeben. Eine ausreichende Überschüttung des Tunnels verhindert ein Aufschwimmen des Bauwerkes. Im Bereich der offenen Grundwasserwanne wird dies örtlich durch zusätzlichen Ballastbeton verhindert.

# Umfahrung Schwanenstadt - Umfahrung Schwanenstadt - Umfahrung Schwanenstadt

## Tunnelsicherheit

Eine umfangreiche betriebs- und sicherheitstechnische Ausstattung des Tunnels Eglsee bietet den Verkehrsteilnehmern die optimalen Voraussetzungen für eine sichere Benützung des neuen und hochmodernen Verkehrsweges.



(Abb.: Tunnelportal mit Notrufeinrichtung)

- 2 Fluchtwegeinrichtungen
- Abstellnischen unmittelbar vor den Portalen
- Notrufeinrichtungen an Portalen
- Brandmelde- und Löscheinrichtungen im Bereich der Portale und bei den Fluchtwegen
- Videoüberwachung mit Fernübertragung der Daten zur Überwachungszentrale Wels
- Gewässerschutzanlage mit getrennten Auffangbecken für Straßenoberflächenwässer und Schadstoffwässer
- Baulicher Brandschutz in Form von Faserbeton an der Tunneldecke
- Lärmschutzpaneele in den Tunneleinfahrtsbereichen

## Besonderheiten

- Auf Grund der Komplexität des Bauvorhabens und der damit verbundenen geologischen und ökologischen Herausforderungen, war zusätzlich zur Bauleitung für den Straßen- und Brückenbau auch noch eine geologische und eine ökologische Bauaufsicht vor Ort.
- Im Gemeindegebiet von Schlatt wurde eine Konglomeratwand naturnah neu gestaltet.
- Im Baulosbereich der Umfahrung Schwanenstadt wurden insgesamt 7 Amphibiendurchlässe samt dazugehöriger Leiteinrichtungen eingebaut.
- Errichtung von zwei Kreisverkehren
- Errichtung von 12 Brückenbauwerken mit Stützweiten zwischen 5,4 m und 18,6 m
- Ca. 100.000 m<sup>2</sup> Asphalt für die Fahrbahnfläche wurden aufgebracht.
- Erdreich im Ausmaß von ca. 250.000 m<sup>3</sup> wurde abgetragen, des weiteren waren ca. 120.000 m<sup>3</sup> Dammschüttungen notwendig.
- 2.500 m Leitschienen und 3.500 m<sup>2</sup> Lärmschutzwände wurden errichtet.
- Ca. 4 ha Ökologische Ausgleichsflächen wurden geschaffen (inkl. Aufforstungen, Schwanbachverlegung auf 380 m und naturnahe Gestaltung der Konglomeratwand).



(Abb.: Konglomeratwand)

# Umfahrung Schwanenstadt - Umfahrung Schwanenstadt - Umfahrung Schwanenstadt

## Verkehrsfreigabe 2009

Die offizielle Verkehrsfreigabe der Umfahrung Schwanenstadt erfolgte am 27. Juni 2009 durch Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer und Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl.



(Abb.: Durchschneiden des Eröffnungsbandes)

## Gesamtfertigstellung 2010

Die Gesamtfertigstellung der Umfahrung Schwanenstadt erfolgt nach der letztmaligen Instandsetzung der an die Gemeinden zu übergebenden Landesstraßenteile Ende März 2010.



(Abb.: Weiße Wanne Richtung Vöcklabruck, Straßenböschung mit Mohnblumen bewachsen)

## Gesamtkosten

Die Gesamtkosten für die Errichtung der Umfahrung Schwanenstadt belaufen sich auf

**ca. 61,0 Mio. Euro.**

# Umfahrung Schwanenstadt - Umfahrung Schwanenstadt - Umfahrung Schwanenstadt

## Daten und Fakten

### Allgemeine Daten

**Betroffene Gemeinden:** Schwanenstadt, Schlatt, Redlham  
**Bezirk:** Wels-Land

**Planungsleiter:** Ing. Johann Schwabegger  
**Bauleiter:** Ing. Andreas Gattringer – Straßenbau  
Ing. Michael Küblböck – Brückenbau

**Bauausführende Firma:** Arbeitsgemeinschaft B1 Umfahrung Schwanenstadt  
Alpine Bau – Held & Francke – Porr GmbH

### Auftragnehmer elektrotechnische und maschinelle Ausrüstung:

Arbeitsgemeinschaft B1 Umfahrung Schwanenstadt  
Strabag AG – Siemens/Elin

### beteiligte Planungsbüros und Unternehmen:

Dipl.-Ing. Wolfgang Stefanziosa, Schimetta Consult,  
Kirsch-Muchitsch & Partner, Toms ZT GmbH,  
TBV Planungs GmbH, Dienesch-Laner-Prax ZT GmbH,  
Dipl.-Ing. Führlinger, Büro Lebensraum Geissler-Gruber,  
OÖ. BPS, Wakolbinger & Niehsner GmbH,  
Hitzfelder & Pिलlichshammer ZT GmbH, Dr. Heindl ZT GmbH,  
Wentner & Auzinger ZT OEG, Bernard Ingenieure ZT GmbH,  
IDS Beratende Ingenieure, Dipl.-Ing. Dr. Eugen Singer,  
DÜRR Austria GmbH, TB Haschberger,  
Expert Schneeberger GmbH & Co KG

### Technische Daten

Länge B 1: 4,20 km  
Länge B 135: 1,00 km  
Fahrbahnbreite: 8,00 m  
Bankettbreite: 1,25 m  
Kronenbreite: 10,50 m

Länge Tunnel: 490,00 m  
Länge Weiße Wanne: 270,00 m

### Hauptmassen

Beton-/Stahlbetonarbeiten: rd. 35.000 m<sup>3</sup>  
Bewehrungsstahl: rd. 3.200 to

### Brücken

12 Brückenbauwerke mit Stützweiten zwischen 5,40 und 18,60 m

### 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](mailto:baun.post@ooe.gv.at), Internet: <http://www.land-oberoesterreich.gv.at>  
Redaktion: Evelyn Kroiß  
Fotos, Grafik, Druck: Abt. Straßenplanung und Netzausbau  
Auflage; Datum: Juni 2009  
DVR: 0069264