

BAUSTELLENREPORT – GUSSASPHALT IN WIEN/STADT

Einleitung

In Wien war Gussasphalt bereits 1895 eine allgemeine zugelassene Bauweise für Gehsteige. 1901 wurde der Rathausplatz in Wien asphaltiert und 1908 erhielten die Kärntner Straße und der Kärntner Ring einen Gussasphaltbelag. Die Prestigerolle, die Wien als Hauptstadt spielt, und die damit verbundenen hohen Verkehrsbelastungen führten dazu, dass immer mehr Gussasphalt verwendet wurde. Durch die Standfestigkeit und die Flexibilität dieses Straßenbaustoffes im innerstädtischen Anwendungsbereich zählt der Gussasphalt auch heute noch zur Regelbauweise in der Stadt Wien. Neben der Ringstraße fand der Gussasphalt auch auf bedeutenden Brückenbauwerken wie Praterbrücke und Praterhochstraße Verwendung.

Die Ringstraße in Wien

Die Ringstraße in Wien zählt nicht nur zu den städtebaulichen Leistungen des 19. Jahrhunderts, sie ist auch eine Hauptverkehrsader im innerstädtischen Bereich und eine Pflichtstrecke für Touristenbusse. An ihrem Beginn stand ein Erlass von Kaiser Franz Josef I vom Dezember 1857 in dem das Fallen der Befestigungsanlagen und die Verbauung des Glacis angekündigt wurde. So änderte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts das Stadtbild von Wien grundlegend. Es entstand eine Prachtstraße nach Pariser Vorbild, die Ringstraße. Entlang ihres Verlaufs entstanden die großen öffentlichen Prachtbauten wie Oper und Burgtheater, Parlament und Rathaus, sowie das Natur- und Kunsthistorische Museum bei der Hofburg. Zudem ließen sich wohlhabende Adelige prächtige Privatbauten, die so genannten Ringstraßenpalais, errichten. Neben LKW-, PKW- und Busverkehr werden bestimmte Teilstücke auch für den Fikerverkehr verwendet. Der DTV auf der Ringstraße beträgt 50.000 Fahrzeuge. Der Schwerlastanteil ist ca. 5 % und teilt sich hälftig auf Busse und LKW auf.

Der Bauablauf

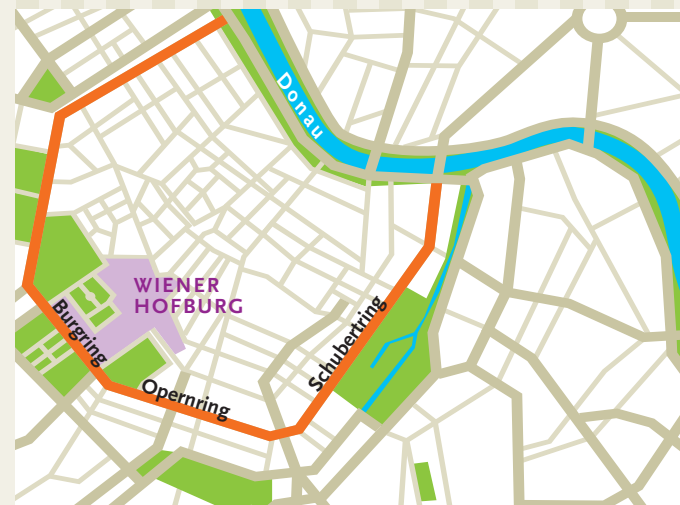
Natürlich war die Wiener Straßenverwaltung bestrebt, gerade auf dieser innerstädtischen Hauptverkehrsstrecke Erhaltungsarbeiten auf ein Minimum zu reduzieren und sorgfältig zu koordinieren. Es war deshalb schon in der Vergangenheit naheliegend, die Beläge als hochwertigen Gussasphalt vorzugeben. Nun wurde ein Teil dieser Decke, nach vielen Jahren starker Befahrung im Sommer 2005 unter gleichen Gesichtspunkten wieder mit Gussasphalt erneuert.

Im Detail wurden die folgenden Abschnitte erneuert:

Abschnitt

Umfang

BURGRING von Eschenbachgasse bis Babenbergstraße	Erneuerung auf gesamte Fahrbahnbreite
BURGRING von Einfahrt Heldenplatz bis Bellariastraße	Erneuerung erster Fahrbahn
DR. KARL RENNER RING von Belariastraße bis Rathausplatz	Erneuerung von Teilbereichen
OPERNRING von Operngasse bis Eschenbachgasse	Erneuerung auf gesamte Fahrbahnbreite
PARKRING	Erneuerung von Teilbereichen
STUBENRING	Erneuerung auf gesamte Fahrbahnbreite



Von der Wiener Magistratsabteilung 46 (MA 46) wurden spezielle Verkehrsmaßnahmen vorgegeben, um einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss während der Bauarbeiten zu ermöglichen. Die Arbeiten wurden in dem Zeitraum von Juli bis September 2005 in zwei Hauptabschnitten durchgeführt. Die Straßenbauarbeiten durften dabei nur am Wochenende in der Zeit von Freitag 21:00 Uhr bis Montag 05:00 Uhr unter Aufrechterhaltung eines Fahrstreifens durchgeführt werden. Jeweils am Montag um 05:00 Uhr hatte die Verkehrsfreigabe über die komplette Fahrbahnbreite zu erfolgen. Eventuelle Vorarbeiten durften in der Zeit von Montag bis Freitag in der Nacht von 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr durchgeführt werden, jedoch mit der Maßgabe, mindestens zwei Fahrstreifen für den Verkehr offen zu halten. Während keiner Zeit durfte an beiden Hauptabschnitten gleichzeitig gearbeitet werden.

Im ersten Hauptabschnitt (Opernring, Burgring, Dr.-Karl-Renner-Ring: erster Fahrstreifen) wurde ein Hartgussasphalt GA 8 (Fiaker), LK S in 3,5 cm Dicke eingebaut. Dieser Hartgussasphalt, speziell für die besonderen Belastungen durch Pferdehufe und Fiaker entwickelt, entspricht einem GA 8 mit einem elastomermodifizierten Bitumen gem. Önorm B 3613. Er wird mit 12 kg/m² LD-Schlackensplitt abgestreut.

Im zweiten Hauptabschnitt (Stubenring, Parkring bzw. Opernring, Burgring, Dr.-Karl-Renner-Ring: restliche Fahrstreifen) wurde ein gewalzter GA 11 in 3,5 cm Dicke eingebaut. Es wurde ein Bitumen B 70 unter Verwendung von 2,5 M.-% Trinidad Epuré verwendet.



Impressionen von den einzelnen Bauabschnitten

Nordbrücke Wien

Die Wiener Nordbrücke wurde an Stelle der 1872 erbauten im Krieg zerstörten Nordbahnbrücke in den Jahren 1962 bis 1964 errichtet. Die 330 m lange Strombrücke hat vier Vollwandträger konstanter Bauhöhe über vier Felder. Ihre Länge beträgt 935 m, bei einer Breite von 18 m. Sie verbindet den 20. und den 21. Wiener Bezirk und gehört mit einer Verkehrsfrequenz von etwa 100.000 Fahrzeugen pro Tag zu den am meisten belasteten Brücken Mitteleuropas. Die 1964 fertig gestellte Brücke wurde erstmalig von 1995 bis 1997 von Grund auf instand gesetzt.

Im Jahre 2005 wurde das Projekt „A 22 Verlängerung Nordbrücke“ begonnen. Es umfasste nicht nur eine Verlängerung

der Brücke, sondern auch die Errichtung neuer Fuß- und Radwege, da die Brücke bis dahin nur als reine Straßenbrücke ausgelegt war. Die Verlängerung der Brücke diente einer besseren Verbindung des 21. Bezirks mit dem Norden Wiens, um den Durchgangsverkehr in diesem Stadtteil zu reduzieren. Durch die Errichtung der Geh- und Radwege können nun die umliegenden Stadteile sowie die Donauinsel besser und sicherer mit dem Fahrrad erreicht werden. Mit umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen, helleren Farbtönen, niedrigeren Begrenzungsmauern und begrünten Böschungen wurde versucht, dem Brückenbauwerk und seiner Anbindung an die Autobahn ein angenehmes Erscheinungsbild zu geben.

Wie auf vielen anderen hochbelasteten Brücken wurde auch hier Gussasphalt als Fahrbahnbelag gewählt. Für die reinen Fahrbahnbeläge wurde ein HS GA 11 25-40 in 3 cm Dicke verwendet. Diese Bezeichnung kennzeichnet einen hochstandfesten Gussasphalt mit einem Kugeleindruck von 25-40 mm bei Verwendung von Bitumen B 40 mit Trinidad Naturasphalt. Im Bereich der Dilatation wurde dieser HS GA 11 sogar mit 10 cm Dicke eingebaut.

Anschlussbereiche wurde mit einem HS GA „Fahrbahn“, Typ GA 8, ausgeführt. Er unterscheidet sich lediglich durch die verwendete Körnung von 8 mm. Die Anforderungen an die Standfestigkeit sind identisch zum Typ GA 11. Das Projekt mit einem Bauvolumen von 100 Millionen Euro wurde im September 2006 abgeschlossen. (L)



Nordbrücke

