

Querschnitt der Station „Aspern“

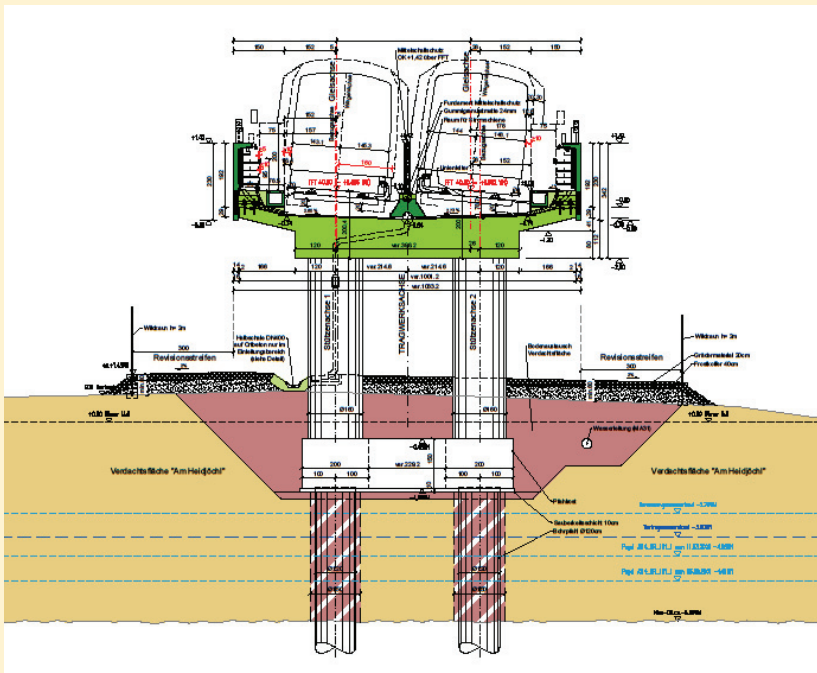
Verdachtsfläche „Am Heidjöchl“

Unmittelbar nach der östlich des Stationsbauwerks aufsteigenden Rampe quert die U-Bahn-Trasse in einfacher Hochlage die Verdachtsfläche „Am Heidjöchl“. Gemäß vorliegender Aufzeichnungen handelt es sich hier um eine mit Hausmüll verfüllte Kiesgrube.

Die Unterkante der Verdachtsfläche sowie der Grundwasserstand wurden durch Aufschlussbohrungen erkundet. Die Fundierung erfolgt in diesem Bereich mit vorab hergestellten Kiespfählen DN 150 cm, in denen die eigentlichen Gründungspfähle DN 120 cm aus Stahlbeton abgetäuft werden.

Der offene Aushub wird nur im Bereich der Pfahlroste bis auf eine Tiefe von etwa 3 m unter GOK durchgeführt. Durch diesen lediglich punktuellen Eingriff im Zuge der Gründungsarbeiten für das Tragwerk wird das Risiko einer eventuellen Verschleppung von Kontaminationen in das Grundwasser verhindert.

Die vollständige Sanierung der Verdachtsfläche „Am Heidjöchl“ soll lt. derzeitiger Planung im Zuge der Flugfeldverbauung durchgeführt werden.



Querschnitt der Trasse in der Verdachtsfläche „Am Heidjöchl“

Bauherr:

Wiener Linien GmbH & Co KG
Abteilung Neubau, U-Bahn-Planung

Finanzierung:

Stadt Wien, Republik Österreich

Bauaufsicht:

Wiener Linien GmbH & Co KG
Abteilung Neubau, U-Bahn-Planung

Beratung in grundbautechnischen Belangen:

Magistratsabteilung 29 – Brückenbau und Grundbau

Planung, statisch konstruktive Bearbeitung und Federführung:

ste.p – Stella & Stengel und Partner ZT GmbH
Potyka und Partner ZT GmbH
IGT Geotechnik und Tunnelbau ZT GmbH

Architektonische Ausgestaltung:

Architekt Moßburger ZT GmbH
Architekt Katzberger ZT GmbH

Prüfingenieur und Baustellenkoordinator:

FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH
PCD ZT GmbH

Gesamtkosten:

EUR 87 Mio. (exkl. Ust.)

Bauzeiten:

Rohbau: Dezember 2009 bis März 2012
Innenausbau: März 2011 bis Ende 2013

Betriebsaufnahme:

Ende 2013

Technische Daten:

Bauabschnittslänge: 1,9 km
Aushub: 58.000 m³
Bohrpfähle: 3.200 lfm
Stahlverbrauch: 4.200 t
Stahlbeton: 33.000 m³

Ombudsmann als Ansprechpartner:

Bürgernähe und Kommunikation haben beim Wiener U-Bahn-Bau eine lange Tradition. Daher gibt es selbstverständlich auch für den Bauabschnitt U2/15 einen direkten Ansprechpartner für Sie.



Ing. Hubert Sebera
Tel.: (01) 7909/67 901



E-Mail: hubert.sebera@wienerlinien.at
Baubüro: Wien 22, Hausfeldstraße ggü. 151



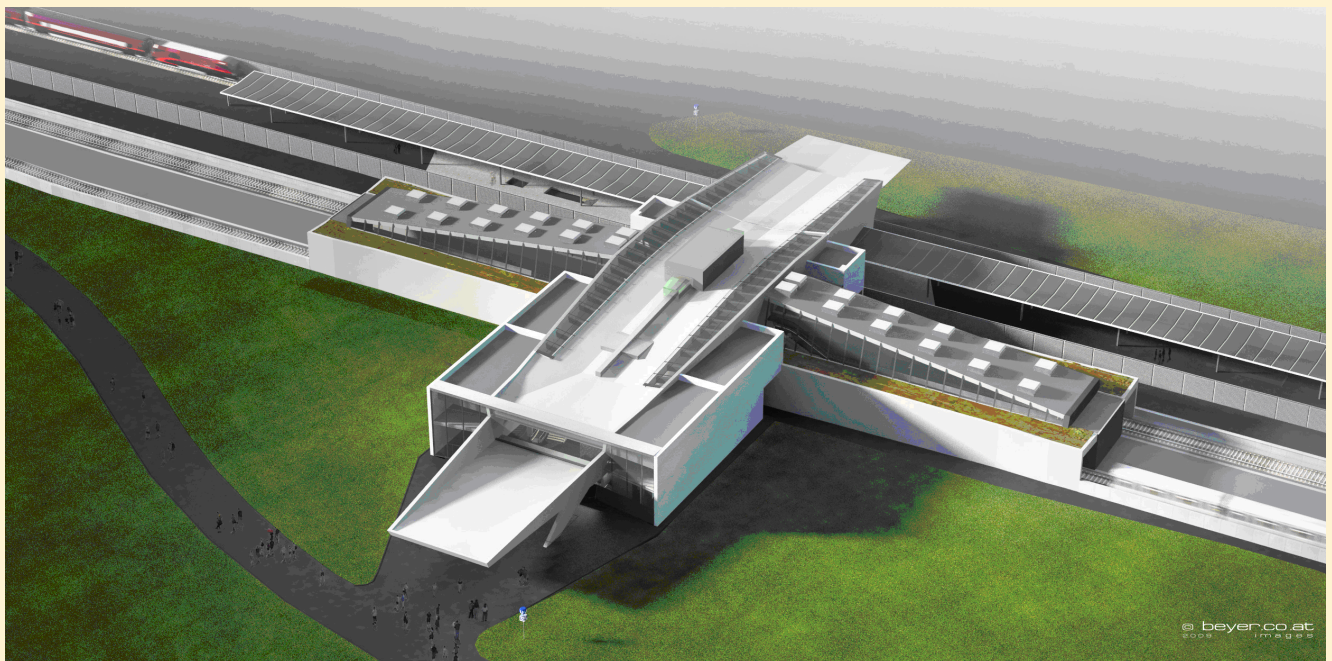
Wir bauen die Stadt von morgen.



DIE U2 WIRD VERLÄNGERT

U-Bahn-Bauabschnitt U2/15 Station „Aspern“

Wiener Linien GmbH & Co KG, Abteilung Neubau, U-Bahn-Planung



Der Bauabschnitt U2/15 der U2-Nord-Verlängerung verläuft zum Teil parallel zum eingleisigen ÖBB-Verbindungsgleis Marchegger-Ast und beginnt etwa 400 m östlich der Eisenbahnkreuzung mit der Hausfeldstraße. Die Trasse verläuft in halbhoher Niveaulage ca. 2 m über dem bestehenden Niveau zur provisorisch errichteten Ostbahnbegleitstraße. Die noch herzustellende Oberfläche südlich der U2 umfasst zwei Fahrspuren, Parkspur, Grünstreifen, zwei Gehsteige und einen Radweg, nördlich der U-Bahn-Trasse wird ein Revisionsweg errichtet. Die Station „Aspern“ wird unmittelbar östlich des ÖBB-

Bahnübergangs „Mayredergasse“ ebenfalls in Niveaulage errichtet und wird im Endausbau als gemeinsames U-Bahn- und ÖBB-Bahnhofsgebäude in Erscheinung treten. Der Zugang zur U2 und ÖBB wird über eine mittige großzügige Passage über den Gleisen ermöglicht. Am Stationsvorplatz ist eine Anbindung an Bus- und Straßenbahnlinien vorgesehen. Zur Betriebseröffnung der U2 Nord wird seitens der ÖBB voraussichtlich eine barrierefreie provisorische Haltestelle „Aspern“ zur Verfügung stehen, die Errichtung des definitiven Stationsbauwerks der ÖBB erfolgt lt. derzeitiger Terminplanung frühestens 2016.

Im Bereich der Johann-Kutschera-Gasse ist der Bau einer Grünbrücke und östlich des Stationsgebäudes die Errichtung der Mayrederbrücke für Fußgänger und Einsatzfahrzeuge vorgesehen. Mangels fehlender definitiver Planung über den A-23-Anschluss können diese beiden Bauwerke derzeit jedoch nicht realisiert werden. Östlich der U-Bahn-Station „Aspern“ steigt die U2 in einem Rechtsbogen rasch in die einfache Hochlage, damit die U-Bahn für das Straßen- und Wegenetz der Flugfeldverbauung keine Barriere bildet. Die Baustruktur der Gebäude wird auf das U-Bahn-Tragwerk abgestimmt.



Die Geschichte des Flugfelds Aspern

Der Löwe von Aspern

Im Jahr 1809 erlangte das Dorf Aspern Weltberühmtheit. Am 19. Mai begann die Schlacht zwischen den bisher unbesiegten Truppen von Napoleon und den österreichischen Truppen unter der Führung von Erzherzog Karl. Die erbitterte Gegenwehr der Verteidiger und eine fragile Brücke, die den Nachschub für die französischen Truppen behinderte und den Einsatz schweren Kriegsgeräts verhinderte, führte zur ersten Niederlage Napoleons. Am 23. Mai musste der französische Feldherr zum ersten Mal in seiner Laufbahn den Befehl zum Rückzug geben. Im Gedenken an die Gefallenen wurde 1858 der „Löwe von Aspern“ von Bildhauer Anton Dominik Fernkorn errichtet.

Der Flughafen Aspern

1912 wurde am 23. Juni der Flughafen Wien Aspern, damals der größte und modernste Flughafen Europas, mit einem internationalen Flugmeeting eröffnet. Zur Eröffnung kamen 50.000 Zuschauer und ebenso viele Zaungäste. Man zählte rund 6.000 Automobile! Aspern war zum Mittelpunkt der Fliegerei in Europa geworden. Am 9. Juni 1913 besuchte das Luftschiff „Sachsen“ mit dem Grafen Zeppelin und seinem engsten Mitarbeiter, Dr. Hugo Eckner, an Bord den Flughafen. Am 12. März 1938 landeten deutsche Soldaten in Aspern. Der Flughafen war dann bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges Luftwaffenstützpunkt.

Der Ortskern von Aspern blieb trotz der Nähe des Flugfeldes und der Raffinerie in der Lobau Hauptziel der Bombenangriffe der Alliierten, blieb aber weitgehend verschont.

Am 12. April 1945, nach Ende des Zweiten Weltkrieges, wurde Aspern von der russischen Armee besetzt. Das Leben begann sich wieder langsam zu normalisieren.

1955, nach Abzug der Besatzungsmacht, wurde der Flugplatz Aspern vom Österreichischen Aero Club übernommen. Flugsport, Pilotenausbildung, Fallschirmspringen und Segelflug wurden betrieben, und gelegentlich wurden die Rollbahnen dem Automobilsport für Flugplatzrennen „geborgt“.

Die immer dichter werdende Besiedlung und der Plan, die Erweiterung der Stadt im Osten zu forcieren, brachten dem Flughafen Aspern das Aus.

Am 30. April 1977 startete die letzte Maschine auf dem Flugfeld in Aspern. Zum Zeichen der Trauer über die Auflösung des Flughafens zog sie eine schwarze Fahne hinter sich her.



Die Schlacht bei Aspern, 1809

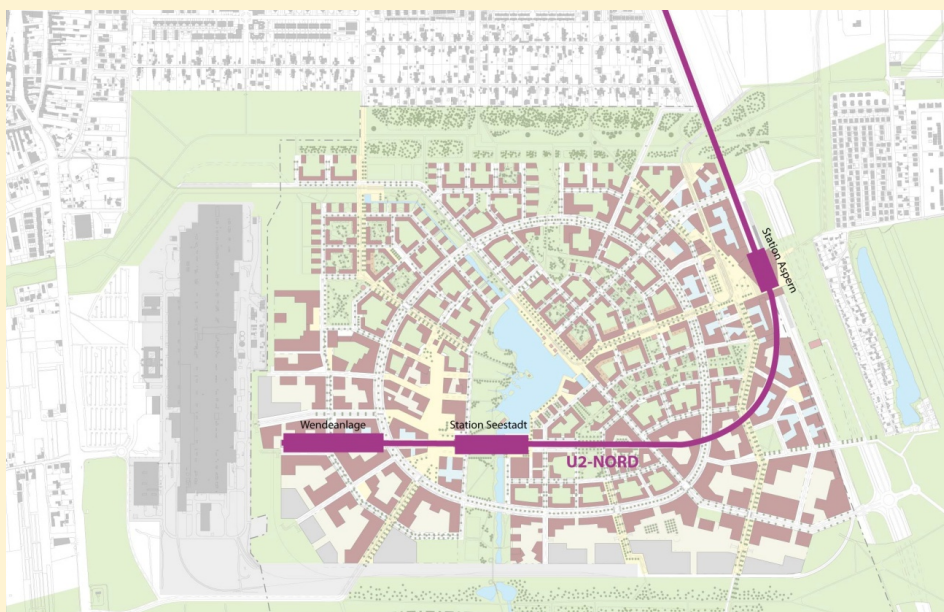
Zur Stadtentwicklung

Das Asperner Flugfeld Süd

2010 beginnt die erste Bauphase im Südwesten des Gebiets, das 2013 mit der U-Bahn-Station „Seestadt“ öffentlich angeschlossen sein wird. Hier entstehen Wohnungen, Geschäfte für die Nahversorgung, sowie Schulen und Büros, Forschungseinrichtungen, Betriebe und zentrale Einrichtungen. Fertigstellung und Bezug sind für den Zeitraum von 2012 bis 2014 geplant.

Das Asperner Flugfeld Nord

Der Baubeginn für den Nordteil ist im Jahr 2016 vorgesehen, die Fertigstellung soll um 2033 erfolgen. Die nördliche U2-Station „Aspern“ bildet einen wichtigen Knotenpunkt zwischen U-Bahn und ÖBB-Ostbahn. Die A 23 soll laut derzeitiger Planung das Flugfeld mit zwei Anschlussstellen erschließen.



Linienführung der U2 in die Seestadt Aspern



Die Station „Aspern“

Die Station „Aspern“ liegt in Niveau-lage südlich der ÖBB-Trasse „Marchegger Ast“ und hat einen Mittelbahnsteig, der über Rolltreppen, Aufzüge und feste Stiegen erreichbar ist. Teile des Stationsgebäudes sind unterkellert, um das Unterwerk für die Stromversorgung der U2 Nord unterzubringen.

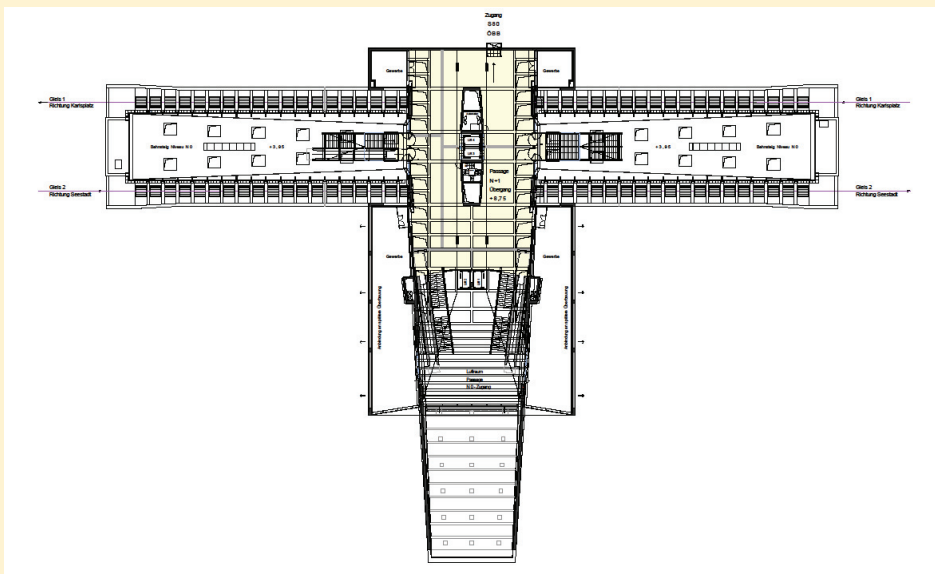
Nördlich der Station wird das Niveau des begleitenden Revisionsweges auf das Niveau des Unterwerkes abgesenkt, wodurch sämtliche betrieblich erforderlichen Öffnungen Richtung Revisionsweg angeordnet werden. Sämtliche unterhalb des Grundwasserstandes liegenden Bauwerke werden als „Weiße Wanne“ ausgeführt.

Aus Gründen des Lärm- und Witterungsschutzes werden die Gleise und der Bahnsteig zur Gänze überdacht.

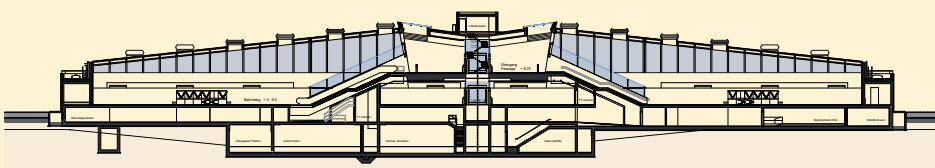
Das Bahnsteigdach im Gleisbereich außerhalb des mittig liegenden Zugangsgebäudes besteht aus Stahlbetonträgern, die als Kragarme mit den außenliegenden Stahlbetonwänden monolithisch verbunden sind. Die Konstruktion zwischen den Stahlbetonkragarmen besteht aus Stahl und inkludiert die erforderliche Brandrauchentlüftung.

Aus Gründen des Brandschutzes werden sämtliche Stahlbetonteile in diesem Bereich aus Faserbeton hergestellt. Der Bereich des Bahnsteigdaches oberhalb der Bahnsteige besteht aus einer aufgesetzten Stahl-Glas-Konstruktion.

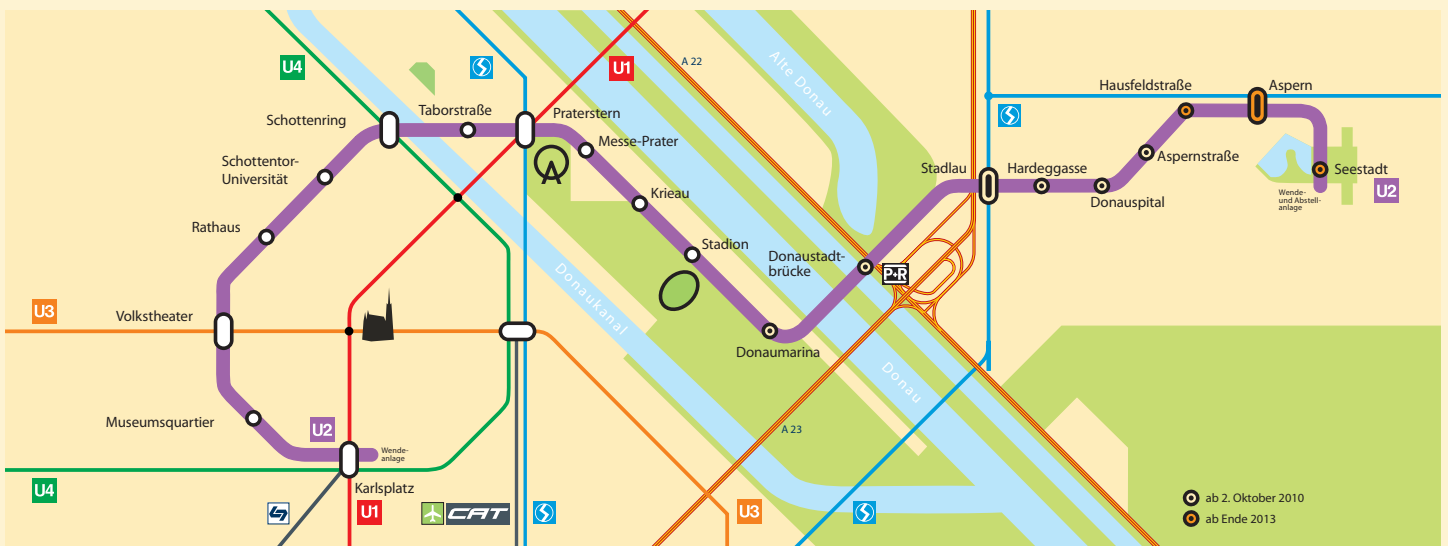
Die Entsorgung des anfallenden Schmutzwassers erfolgt bis zur Herstellung der Kanalisation der Flugfeldverbauung über eine Senkgrube, das gesammelte Regenwasser der Station wird für eine Nutzwasserversorgung verwendet.



Grundriss der Station „Aspern“



Längsschnitt der Station „Aspern“



● ab 2. Oktober 2010
● ab Ende 2013