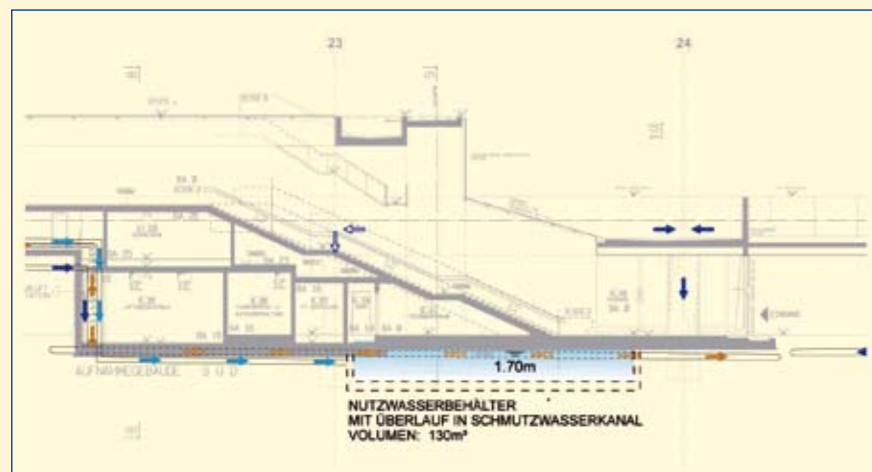


ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT

Zur Schonung wertvoller Ressourcen wird zur Versorgung der WC-Anlagen und Reinigungsanschlüsse (Passagen, Bahnsteige) eine Nutzwasseranlage vorgesehen. Die Wasserversorgung erfolgt aus den Speicherbecken der Regenwasserzisternen, wobei sowohl im Bereich der Station (südl.Aufgang) als auch im Bereich der Revisionshalle eine Zisterne unterhalb der Bodenplatte angeordnet wird. Generell werden ausschließlich die Dachwässer der extensiv begrünten Flachdächer in die Zisternen eingeleitet.

Die Anlagen bestehen aus einem Membrandruckbehälter zur Aufnahme der Druckschwankungen und zur Laufzeitoptimierung der Pumpe und werden in den zugehörigen Pumpenräumen eingebaut. Zur Wasseraufbereitung und Entkeimung ist eine Dosieranlage mit Gebindebehälter und Dosierpumpe vorgesehen. In sämtlichen Versorgungsleitungen zu den Abnehmern werden Filteranlagen eingebaut, auch eine Erfassung der Wassermengen ist vorgesehen. Die komplette Anlage wird elektronisch überwacht, eine etwaige Störmeldung wird umgehend an die Leitstelle weitergemeldet.

Die gesamte Heiz- und Kühllast der Station kann mittels regenerativer Energie (Erdwärmennutzung) abgedeckt werden. Das entsprechende Konzept befindet sich derzeit in Projektierung.



Bauausführung Rohbau durch ARGE U2/16



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

Planung, Statische konstruktive Bearbeitung und Federführung:
ISP ZT GmbH
TECTON Engineering ZT GmbH

Architektonische Ausgestaltung:
Architekt Moßburger ZT GmbH
Architekt Katzberger ZT GmbH

Gesamtkosten:
EUR ca. 96,10 Mio. (exkl. Ust.)

Bauzeiten:
Gesamtbauzeit: 50 Monate
Rohbau: Beginn 1. Dez 2009, Dauer 25 Monate
Innenausbau/Haustechnik/Stahlbau: Beginn Baumonats 23, Dauer 27 Monate
Gleisbau: Beginn Baumonats 23, Dauer 7 Baunomate

Betriebsaufnahme:
Voraussichtlich Ende 2013

Technische Daten Rohbauarbeiten:
Bauabschnittslänge:
Gleis 1: 971,455 m
Gleis 2: 971,536 m
Aushub: 98.787,12 m³
Bohrpfähle: 7.155,00 lfm
Beton: 48.419,87 m³
Bewehrung: 7.164,2 t

Projektleiter U2/16:
Ing. Walter ZEMEN – 7909 / 79100

Baubüro:
Wien XXII, neue Zufahrtstraße in die zukünftige Aspern Seestadt (verlängerte Lannesstrasse)

Ombudsmann als Ansprechpartner
Bürgernähe und Kommunikation haben beim Wiener U-Bahn-Bau eine lange Tradition. Daher gibt es selbstverständlich auch auf dem Bauabschnitt U2/16 Seestadt einen direkten Ansprechpartner für Sie.



Ombudshandy:
0664 / 82 55 462

DI (FH) Michael ZEMAN: 7909 / 79110
E-Mail: michael.zeman@wienerlinien.at



Wir bauen die Stadt von morgen.



DIE U2 WIRD VERLÄNGERT

U-Bahn-Bauabschnitt U2/16 Station „Seestadt“

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

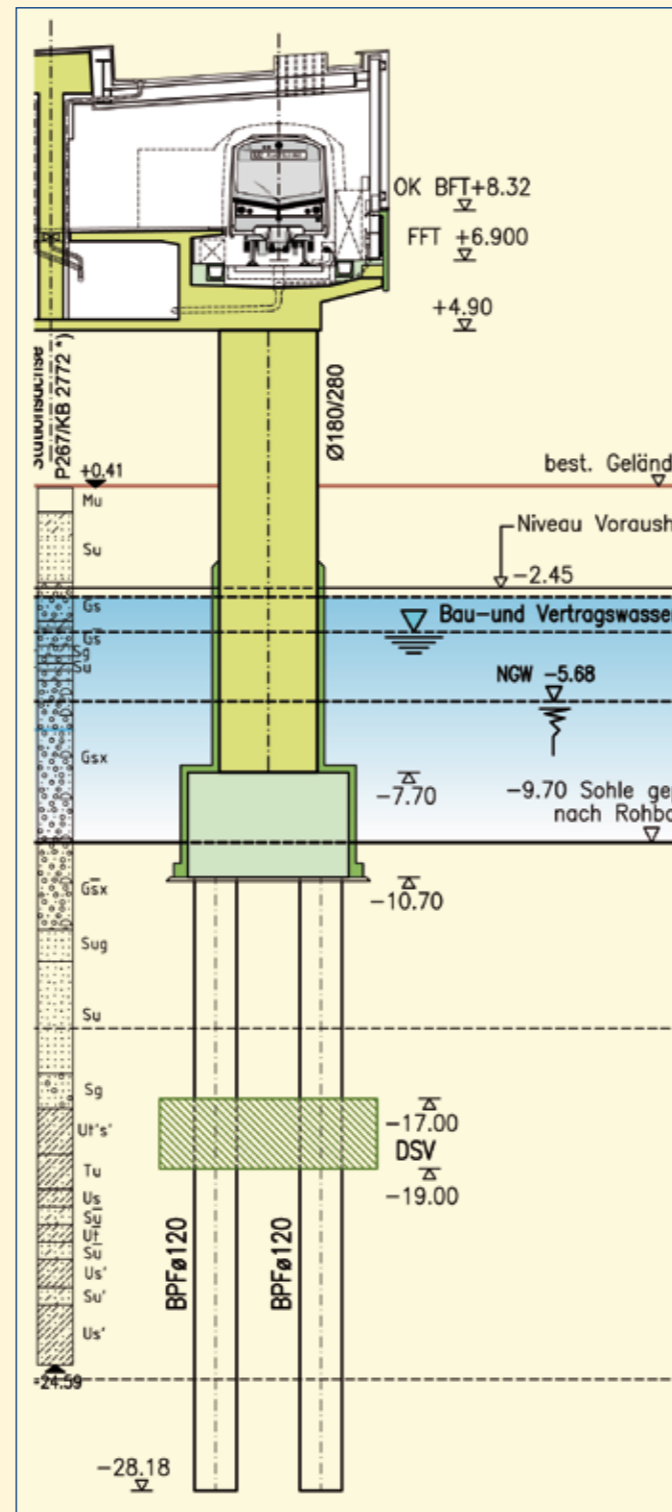
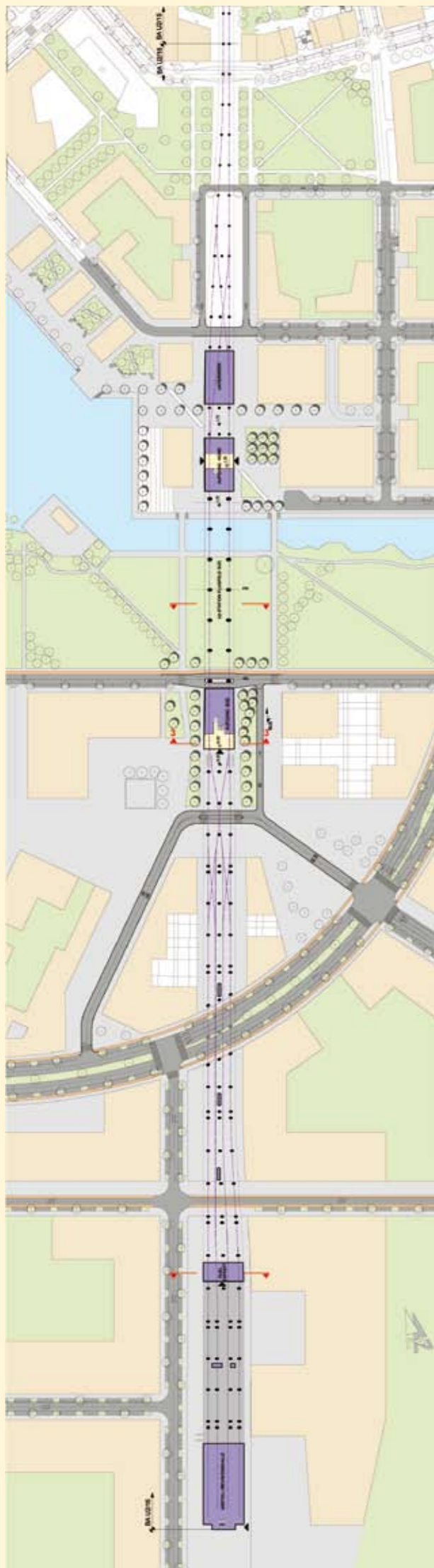


Die U2-Nord "Flugfeld Aspern" ist ein Projekt der vierten U-Bahn-Ausbauphase, welches im Masterplan Verkehr Wien 2003 formuliert wurde. Im Rahmen der Generellen Planung der MA 18 wurden seit 2003 zahlreiche Trassenvarianten untersucht, die Lage der Strecke

und der Stationen festgelegt, sowie Vorschläge für die Gestaltung der Stationsumgebungen erstellt. Das generelle Projekt U2 Nord wurde in enger Abstimmung mit der städtebaulichen Konzeption für den Masterplan Flugfeld Aspern erstellt. Der Bauabschnitt U2/16 – Seestadt

bildet als letzter der drei Bauabschnitte der neuen Verlängerung die künftige Endstelle der Linie U2. Das gesamte Projekt umfasst neben der Station „Seestadt“ auch eine Wendeanlage sowie eine Abstell- und Revisionsanlage. Der Spatenstich für dieses Teilstück erfolgte am 28.10.2009.





STÜTZEN IM SEE - EINE BESONDERHEIT AM BAUABSCHNITT

Die Gründung des Stationstragwerkes erfolgt über Bohrpfähle mit Durchmesser 1.20 m, mit 2 Säulen pro Bohrpfahl. Im Bereich des zukünftigen Sees werden die Säulen auf jeweils 4 Pfählen gelagert, wobei der Pfahlrost 0.5m unter dem absoluten Niederwasser des Sees liegt.

Für die Herstellung der Pfahlroste im Bereich des zukünftigen Sees sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Baugrubensicherung mittels Spundwänden
- DSV-Dichtsohle / kraftschlüssiger und wasserdichter Anschluss an die Spundwand.
- Offene Wasserhaltung innerhalb

des dichten Troges.

- die anfallenden Baugrubenwasser werden in Behältern gefasst bzw. gesammelt und einer entsprechenden Entsorgung zugeführt, da derzeit noch keine Kanalanlage, etc. besteht. Eine Besonderheit in der Ausführung der Pfahlroste sowie der Stützen im Bereich des Sees bildet auch die Trennung von Bauwerkserde und Wassererde. Diese elektrische Trennung wird mittels einer direkt an den Bauteilen angebrachten Trennschicht hergestellt. Als Schutz vor mechanischer Beschädigung kommt im Bereich der Pfahlroste und Stützen eine zusätzliche Vorsatzschale aus Beton zur Ausführung.

STATION

Die in einfacher Hochlage konzipierte, zur Gänze eingebaute Mittelbahnsteigstation überspannt den zentralen See des Flugfelds Aspern in Nord-Süd-Richtung mit Endabgängen an beiden Ufern des Sees. Die Station wird als Stahlbetonbrücke errichtet und besteht aus einem 6-feldigen Tragwerk, wobei der Mittelbahnsteig samt darunter

liegendem Kollektor zwischen den monolithischen Haupttragwerken unter den Gleisen gespannt ist. Durch die Vorgabe des Masterplans, im Bereich Aufnahmegebäude Nord das bestehende Gelände auf eine Höhe von -1,75 m WN abzusenken (damit der Höhenbezug zum vorgeschlagenen Grundwassersee städtebaulich stärker erlebbar wird), ergibt sich dort die

Notwendigkeit, den Höhenunterschied mit vier Stiegenläufen zu überwinden. Aus diesem Grund werden bei diesem Aufgang zwei Lifte zur Erhöhung des Komforts eingebaut. Das Aufnahmegebäude Süd hat die klassische Höhenentwicklung mit drei Stiegenläufen, wobei die Stiege so ausgelegt ist, dass später eine aufwärts führende Fahrtreppe eingebaut werden kann.



ABSTELL- UND REVISIONSANLAGE

Nach der Station „Seestadt“ verläuft die Trasse in Hochlage zur 4-gleisigen Wendeanlage. Diese weist eine Nutzlänge von 167 Metern auf, wobei die mittleren beiden Gleise in einer Halle angeordnet werden. Die Halle ist so ausgelegt, dass während der Betriebszeit die Gleise als Wendegleise befahren werden. In der betriebslosen Zeit werden die Gleise

als Verschiebgleise verwendet und die Halle als Abstellhalle genutzt. Die beiden äußeren Gleise dienen neben der Funktion als Wendeanlage auch als Zulaufgleise zu den Abstellschiffen. Sie haben im Bereich der Wendeanlage jeweils auf Seite der Abstellhalle Stege, die mit einem Flugdach ausgestattet sind. An die Wendeanlage schließt die Revisions- bzw. ein weiterer Teil der Abstellanlage

an. Erstmals im Wiener U-Bahn-Bau werden diese Anlagen, ausgebildet in Form einer dreischiffigen Halle, in Hochlage als Überbauung des Brückentragwerkes errichtet. Das mittlere Schiff dient zur Revisionszwecken, die beiden außenliegenden Hallen zum Abstellen von Fahrzeugen. Die Gesamtstellkapazität beträgt sechs Langzüge, zwei Langzüge können revidiert werden.

