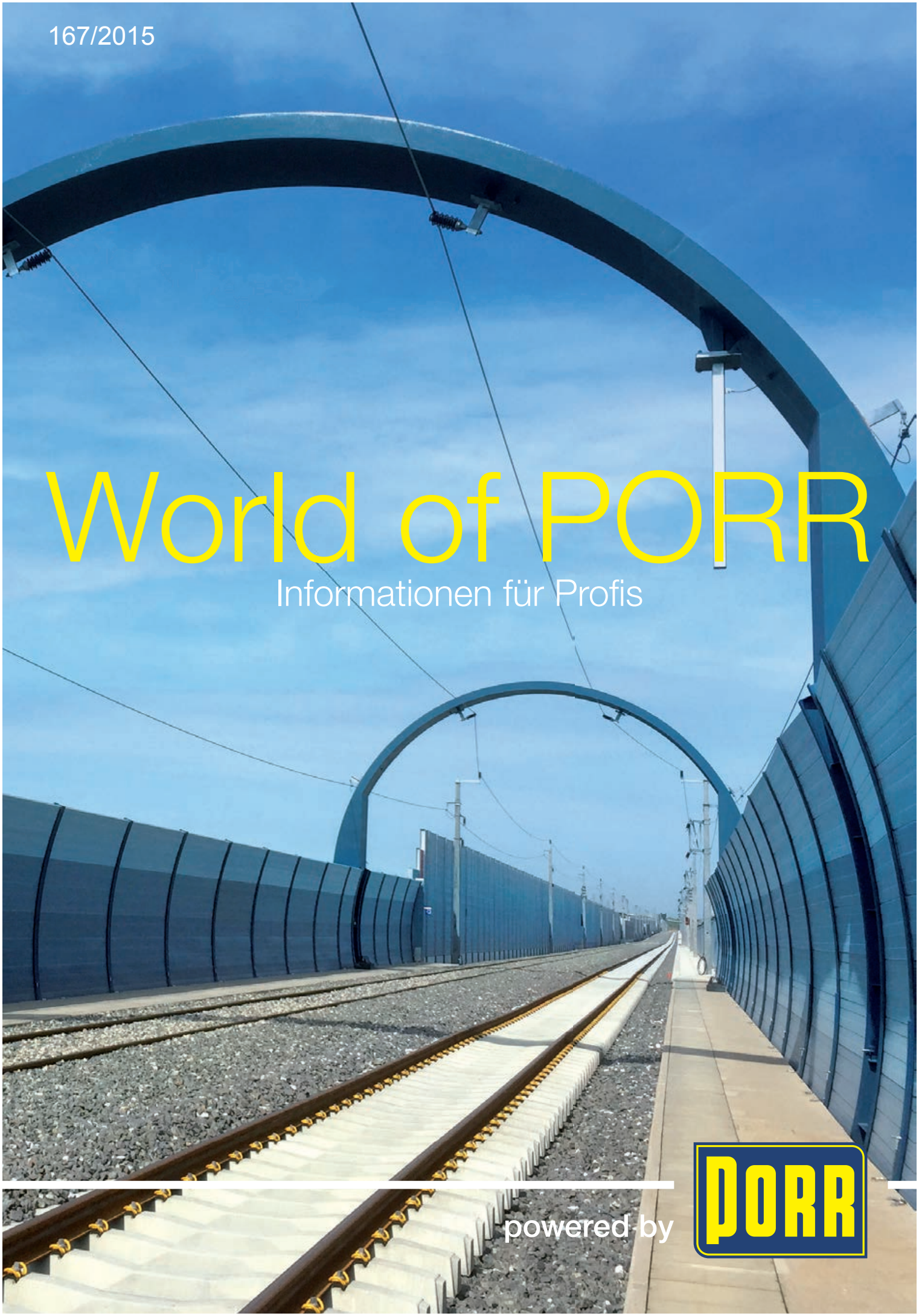
167/2015



World of PORR

Informationen für Profis

powered by PORR

Inhalt

Vorwort

GD Ing. Karl-Heinz Strauss, MBA Seite 4

PORR Projects

Bauvorhaben „Arena Boulevard“
Neubau der PORR-Niederlassung in Berlin Seite 5

Geschiebesperre am Freidinggraben in Ramsau
Sperrenbauwerk zum Schutz der Gemeinde Ramsau in Berchtesgaden Seite 11

Wohn- und Geschäftshaus Hard Turm Park, Baufeld A2
Moderne Wohnüberbauung im Trendquartier Zürich-West Seite 14

Sanierung Knoten Prater
Hauptbaumaßnahmen des Umbaus eines der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte im österreichischen Straßennetz Seite 19

Monte Laa: Spezialtiefbauarbeiten auf den Bauplätzen 3 und 5 Seite 27

„Santander Nordpark“
Errichtung eines Zweitstandorts für die SCB in Mönchengladbach Seite 32

Seniorenwohnheim „O-Dorf“
Ein Haus zum Wohlfühlen für alle Generationen Seite 35

WQA „Wohnquartier am Alexanderplatz“
Ein weiteres PORR-Projekt im Zentrum Berlins Seite 40

Umgestaltung der inneren Mariahilfer Straße
Ein neues Gesicht für Wiens größte Fußgängerzone Seite 44

Südgürtel Graz
Errichtung einer Unterflurtrasse im Süden der steirischen Landeshauptstadt Seite 47

“The Green Line Kačerov” in Prag
Errichtung eines modernen Bürogebäudes in Rekordbauzeit Seite 52

ÖBB – Güterzugumfahrung St. Pölten
Ein Überblick über die Baulose der PORR Seite 55

PORR Updates

PORR Suisse realisiert neues Landmark im Zentrum von Zürich Seite 65

Smart Campus – Gleichenfeier beim größten Passivhaus der Welt Seite 66

PORR errichtet neue Energiezentrale Mitte am Flughafen Salzburg Seite 67

Grundsteinlegung Quartier Belvedere Central – QBC5 Seite 68

PORR Kärnten: Im Süden viel Neues Seite 69

PORR Bahnbau: Gleichenfeier U1/14, Station „Neulaa“ Seite 71

Seestadt Aspern: Übergabefeier Bauplatz D12 Seite 72

Offizieller Vortriebsstart beim Albulatunnel II Seite 73

Neues Parkhaus am Bahnhof St. Pölten bietet 750 PKW-Stellplätze für Pendler Seite 74

PORR errichtet Büro- und Geschäftskomplex ETHOS in Warschau Seite 75

PORR erhält Auftrag für Luxuswohnungen in Döbling Seite 76

Monte Laa: Stadtentwicklungsgebiet nähert sich mit dem Baustart von MySky der finalen Phase Seite 77

Generalsanierung auf der A4 Ost Autobahn Seite 78

PORR Deutschland nimmt im Hochbau rasant Fahrt auf
Auftragseingang im 1. HJ 2015 von rund EUR 300 Mio. Seite 80

PORR Deutschland, Zweigniederlassung Berlin, erhält Auftrag für weltweit größtes Hampton by Hilton Hotel in Berlin Seite 81

„Freiraum-Living“ – PORR Deutschland erhält Auftrag für den Neubau von zwei Hotels und einem Wohngebäude in Freiburg, Breisgau Seite 82

Hafen City Hamburg – PORR Deutschland erhält Auftrag für das Projekt Campus Futura Seite 84

TEERAG-ASDAG baut Lückenschluss in Oberbayerns Radwegenetz Seite 85

Feierlicher Spatenstich für die Umfahrung Scharnitz Seite 86

LEED-Platin-Zertifizierung für Business Garden Poznań Seite 87

PORR baut bei ihrem Wachstumskurs in Polen auf lokale Experten Seite 88

TEERAG-ASDAG: Neue Arlbergstraße eröffnet Seite 90

Mitsubishi Heavy Industries Ltd. beauftragt PORR mit dem Gleisbau für U-Bahn-Ausbauphase 1 im Rahmen der Bahnbauoffensive von Katar

Dritter Großauftrag in Katar für PORR Seite 91

PORR mit neuen Infrastrukturprojekten in Polen und Norwegen

Auftragsvolumen gesamt: rd. EUR 220 Mio. Seite 92

Eröffnungsfest Landesklinikum Neunkirchen Seite 93

PORR zieht in Österreich attraktive Tiefbau-Aufträge an Land

Ob Straße, Tunnel oder Infrastruktur – das technische Know-how der PORR ist gefragt Seite 94

Tresfjord-Brücke – eines der spektakulärsten Brückenprojekte in der Region eröffnet

PORR mit News aus Norwegen Seite 95

GD Ing. Karl-Heinz Strauss, MBA

GD Ing. Karl-Heinz Strauss, MBA
Bild: PORR AG

Sehr geehrte Damen und Herren, geschätzte Geschäftspartner,

die brandneue Winter-Ausgabe unserer „World of PORR“ ist da – druckfrisch in Ihren Händen bzw. gestochen scharf auf Ihrem digitalen Screen. Ganz egal, wie Sie lesen: Ich lade Sie herzlich ein, auch dieses Mal wieder in die dynamische und vielfältige Welt unseres Unternehmens einzutauchen. Die Reise führt Sie durch unsere Heimmärkte über Norwegen bis nach Katar. Aber machen Sie sich selbst ein Bild und blättern Sie in Ruhe von Projekt zu Projekt, von Land zu Land. Es erwarten Sie rund 100 Seiten mit professionell aufbereiteten Informationen und packendem Fotomaterial.

Lehnen Sie sich also zurück und begleiten Sie die PORR ein Stück auf ihrem Weg. Zum Beispiel nach Deutschland. In Berlin hat sich unsere Niederlassung für den Neubau ihres Standortes entschieden: Das Bauvorhaben „Arena Boulevard“ zeichnete sich von Anfang an durch die hervorragende abteilungs- und firmenübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der PORR-Gruppe aus. Von der Planung bis zur Bauausführung – unser geballtes Know-how erwies sich als entscheidender Erfolgsfaktor in allen Phasen des Projekts. Und in der Gemeinde Ramsau in Berchtesgaden, dem ersten Bergsteigerdorf in Deutschland, hat die Salzburg-Niederlassung der TEERAG-ASDAG AG mit der Errichtung einer Geschiebesperre wesentlich zum Schutz der Gemeinde beigetragen. Ein Blick nach Österreich zeigt, dass wir uns in allen Bereichen engagieren: Vom Haus zum Wohlfühlen für Senioren in Innsbruck über das neue Gesicht für Wiens größte Fußgängerzone, die Mariahilferstraße, bis hin zur Sanierung des Knoten Prater. Beeindruckend ist auch die Leistung unserer tschechischen Kollegen: In nur 23 Monaten ist hier ein außergewöhnliches LEED Gold-zertifizierten Bürogebäude entstanden. Im Hohen Norden haben wir im Oktober unser erstes norwegisches Brückenprojekt – die prestigeträchtige Tresfjord-Brücke – offiziell eröffnet, und im Nahen Osten zählt der Auftrag über 127 km Feste Fahrbahn für das gesamte U-Bahnnetz in Katar zu den Highlights.

Sie sehen, wir haben in den vergangenen Monaten einige wichtige Meilensteine für die Zukunft unserer PORR gesetzt. Das belegen auch die uns vorliegenden Kennzahlen zum dritten Quartal. Im Vergleich zum Vorjahr haben wir nicht nur die Produktionsleistung gesteigert, sondern auch einen enormen Zuwachs im Auftragseingang verzeichnet – und zwar ohne Einmaleffekte. Das freut uns besonders.

Jetzt neigt sich ein ereignisreiches und spannendes Jahr dem Ende zu. Im Namen der gesamten PORR wünsche ich Ihnen und Ihren Liebsten einen geruhsamen Jahresausklang, einen guten Rutsch und viel Glück und Gesundheit für das neue Jahr. Ich freue mich auf ein interessantes und erfolgreiches 2016 mit Ihnen als Wegbegleitern.

Herzlichst

Ihr Karl-Heinz Strauss
Vorstandsvorsitzender

Bauvorhaben „Arena Boulevard“

Neubau der PORR-Niederlassung in Berlin

Dipl.-Ing. André Richter

Ursprüngliche Visualisierung des Arena Boulevards
Bild: gbp Architekten

Arena Boulevard im Sommer 2015 nach der Fertigstellung
Bild: PORR AG

PORR-Logo im Empfangsbereich
Bild: PORR AG

Projektdaten

Auftraggeber	Arena Boulevard GmbH & Co. KG
Auftragnehmer	PORR Deutschland GmbH, ZNL Berlin, Bereich Hochbau
Gebäudeart	Bürogebäude
Baubeginn	26. Juni 2014
Bauende	24. Juli 2015 (Allgemeine Bereiche und Mietbereich PORR) 30. September 2015 (Mietbereich Zalando)
Bruttogeschossfläche	8.700 m² oberirdisch 1.550 m² unterirdisch
Etagen	UG, EG, 1. – 6. OG, DG
Tiefgaragenstellplätze	36

Allgemeines

Die PORR Deutschland GmbH hat viel vor und plant eine Steigerung der Produktionsleistung von EUR rd. 600 Mio. im Jahr 2014 auf EUR 1 Mrd. in den nächsten Jahren. Um den damit einhergehenden Anforderungen gerecht zu werden, entschloss sich die Niederlassung Berlin ihre bisherigen Räumlichkeiten aufzugeben und durch einen Neubau in bester innerstädtischer Lage zu ersetzen.

Im Auftrag der Arena Boulevard GmbH & Co. KG hat die PORR Deutschland GmbH, Zentralniederlassung Berlin, Bereich Hochbau, als Generalübernehmerin den Neubau des Büro- und Geschäftshauses Arena Boulevard in zentraler Lage in Berlin-Friedrichshain, vis-à-vis der Spree, der East Side Gallery sowie der Mercedes-Benz-Arena (bis August 2015 O2-World) realisiert. Der Bauherr ist eine Projektgesellschaft der Münchner Grund Immobilien Bauträger GmbH (vormals Strauss & Co. Development GmbH). An der Projektrealisierung waren mehrere Firmen und Abteilungen der PORR-Gruppe beteiligt, sodass auf das gesamte im Konzern vorhandene Know-how während der Planung und Bauausführung zurückgegriffen werden konnte.

Die neue Niederlassung befindet sich im Entwicklungsareal der Anschutz Entertainment Group auf dem Eckgrundstück Valeska-Gert-Straße/Mariane-von-Rantzau-Straße. Das Areal ist eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete der Berliner Innenstadt – mit geplanter Shopping-Mall, Kino, Theater, Büros und Wohnungen. Der neue Standort verfügt mit den zu Fuß zu erreichenden Bahnhöfen Ostbahnhof (mit Fern- und Regionalbahnanschluss) und dem S + U-Bahnhof Warschauer Straße über eine sehr gute Verkehrsanbindung.

Die PORR Deutschland mit den Bereichen Hochbau, Infrastruktur und Ingenieurbau sowie die auf Grundbau spezialisierte Tochterfirma Stump haben am 24. Juli 2015 als Mieter die Etagen 1 bis 3 bezogen. Im Erdgeschoss befindet sich neben der künftigen Mietfläche der PORR Design & Engineering GmbH ein Konferenz-Bereich mit sechs Besprechungsräumen. Die restliche Mietfläche (4. – 6. Obergeschoss) ist an das Online-Versandhaus Zalando

SE vermietet.

Projektbeschreibung
Das fast vollständig bebaute Grundstück des Arena Boulevards umfasst eine Grundfläche von ca. 1.700 m². Vom Erdgeschoss bis zum 6. Obergeschoss verjüngt sich das Gebäude auf eine Grundfläche von ca. 1.200 m². Im 6. Obergeschoss wurde aufgrund behördlicher Forderungen zweiseitig ein Fassadenrücksprung mit einer Tiefe von ca. 1,50 m ausgeführt.

Das Gebäude hat einen trapezförmigen Grundriss mit einem Atrium im Innenbereich, welches im Erdgeschoss beginnt und oberhalb des 6. Obergeschosses von einem Glasdach überspannt wird. Die Grundfläche des Atriums und des Glasdachs beträgt ca. 16 m x 5 bis 8,5 m.
Der Haupteingang sowie der Mitarbeiterzugang zum Mietbereich der PORR befinden sich an der Valeska-Gert-Straße. Die Tiefgaragenzufahrt sowie ein rückwärtiger Zugang zu der Mietfläche im Erdgeschoss und die Eingänge in das Nebentreppenhaus befinden sich an der Mariane-von-Rantzau-Straße.

Die einzelnen Etagen werden über drei Aufzüge sowie zwei Treppenhäuser erschlossen. Der Mietbereich der PORR verfügt zudem über ein internes Treppenhaus mit einer repräsentativen Stahltreppe, welche den Empfangs- und Konferenzbereich im Erdgeschoss mit den einzelnen Etagen verbindet.

Die Büro-Etagen gliedern sich je Geschoss in drei einzelne Bereiche mit einer Grundfläche von jeweils ca. 400 m². Die drei Bereiche sind untereinander brandschutztechnisch mit F90-Wänden getrennt. Sollte später der optional vorgesehene Einbau einer oder mehrerer Brückenkonstruktionen im Luftraum des Atriums realisiert werden, können die betroffenen Etagen an jeweils drei separate Mieter vermietet werden.

Die Klimatisierung der Büros wird über Heiz-Kühldecken in Form von Metallsegeln realisiert. Die Elektroversorgung sowie die Anbindung der Arbeitsplätze mit der erforderlichen Datentechnik erfolgen über den Hohlraumboden und die darin integrierten Bodentanks. Die Lage der Bodentanks, Raumbediengeräte sowie die Steuerungen der außenliegenden Jalousien wurden konkret an die Mieterplanung und die jeweiligen Grundrisse angepasst.

Viele Vorgaben zu den Ausbaustandards im Mietbereich der PORR wurden über die „neue arbeitswelt“ der PORR definiert. Neben den Büroflächen befinden sich in den Mietbereichen Teeküchen und Coffee Corner, Lager, Putzmittel- und Serverräume sowie die sanitären Anlagen.

Im Untergeschoss befinden sich neben Technik- und Lagerräumen 36 Parkplätze von denen zwei als Parkplätze für für Elektroautos und zwei als Behinderten-Stellplätze konzipiert sind.

Auf dem Dachgeschoss wurden im rückwärtigen Bereich, hinter einer Sichtschutzwand aus Alu-Lamellen, die Aufstellflächen der fünf RLT-Zentralgeräte (Lüftung) sowie die Kältemaschine untergebracht. Des Weiteren sind auf dem Dach, angegliedert an die Treppenhäuser, zwei Technikräume für die Unterverteiler „Kälte“ und den Pufferspeicher zu finden. Auf dem vorderen Dachbereich, Richtung Valeska-Gert-Straße, liegt eine großzügige Dachterrasse mit einem beeindruckenden Blick über die Berliner City und die Spree, welche für die Mieter frei zugänglich ist.

Im Außenbereich sind an zwei Gebäudeseiten 32 Fahrradbügel für 64 Stellmöglichkeiten montiert.

Der Arena Boulevard ist als nachhaltiges Gebäude konzipiert und wird sowohl nach DGNB (Silber) als auch LEED (Gold) zertifiziert.

"neue arbeitswelt"
Der Neubau der Niederlassung Berlin, des Arena Boulevard, ist das erste Projekt der PORR in Deutschland, in welchem die "neue arbeitswelt" der PORR realisiert wurde. Im Zuge der "neuen arbeitswelt" setzt der PORR-Konzern in der Gestaltung von Büros und Niederlassungen auf offene Strukturen und Transparenz, um die Kommunikation und Teamarbeit zu vereinfachen.

In Zusammenarbeit mit der PORR Design & Engineering werden im Sinne der Corporate Architecture alle Niederlassungen mit hochwertiger Architektur ausgestattet. Wesentliche Elemente sind dabei Glaswände, weiße Möbelierung, grüne Teppiche, Coffee Corner als zentrale Begegnungszonen, der Einbau einer Kühlung, Quiet Rooms und One-to-Ones für kleinere Besprechungen und als Rückzugsmöglichkeit sowie eine moderne Besprechungszimmerausstattung, mit der jede Niederlassung die Möglichkeit für eine Videokonferenz hat.

Außenansicht des Arena Boulevards von der Valeska-Gert-Straße
Bild: PORR AG

Ansicht des Hauptzugangs in das Gebäude sowie zum Empfangsbereich der PORR
Bild: PORR AG

Atrium
Bild: PORR AG

Internes Treppenhaus im Mietbereich PORR
Bild: PORR AG

Planung

Der Entwurf zum Arena Boulevard stammt vom Architekturbüro gbp Generalplanung GmbH & Co. KG. Seitens der Haustechnik wurde die Leistungsphase 3 von der PORR Design & Engineering GmbH in Wien, der Entwurf zur Tragwerksplanung und die Statik vom Büro Weiske & Partner erstellt.

Die PORR Design & Engineering hat darauf aufbauend die Generalplanung der Leistungsphase 5 übernommen. Während die Architektur und Tragwerksplanung weiterhin bei den Kollegen in Wien angesiedelt war, wurde die Haustechnik von den Kollegen in Berlin und Dresden geplant.

Die Fachplanungen und Beratungsleistungen zur Fassade, Bauphysik und Brandschutz wurden extern vergeben.

Bauausführung

Der Auftrag zur schlüsselfertigen Errichtung des Arena Boulevards wurde der PORR Deutschland GmbH, ZNL Berlin, Abteilung Hochbau, am 12. Juni 2014 erteilt.

Baugrube

Die Ausführung der Bauleistung begann am 26. Juni 2014 mit dem Aushub der Baugrube. Die Arbeiten wurden von der Konzernfirma Stump ausgeführt. Da die Fläche zuvor als Parkplatz, der gegenüber dem Straßenniveau tiefer liegend angelegt war, genutzt wurde, konnte der Erdaushub bereits nach ca. zwei Wochen abgeschlossen werden. Aufgrund des niedrigen Grundwasserstands und ausreichender Platzverhältnisse war es möglich, die Baugrube dreiseitig geböscht auszuführen. Die Seite zur Mariane-von-Rantzau-Straße wurde über eine Trägerbohlwand gesichert. Für die Betonage der drei Tiefteile (Aufzugsunterfahrt, Trafo-Station und Kranfundament) war kurzzeitig eine Wasserhaltung erforderlich. Die Einleitung des Wassers erfolgte in den angrenzenden Mischwasserkanal.

Baufeld im Juni 2014, vor Baubeginn
Bild: PORR AG

Baufeld im Juli 2014, kurz nach Beginn der Rohbauarbeiten
Bild: PORR AG

Blick von der Mariane-von-Rantzau-Straße
Bild: PORR AG

Rohbau
Die Hauptleistungen der Rohbauarbeiten liefen von Mitte Juli bis Ende November 2014. Eingesetzt wurden hierfür zwei Hochbaukrane. Der Rohbau, in Stahlbetonskelettbauweise errichtet, wurde überwiegend in Ortbeton hergestellt und mit Halbfertigteilen im Deckenbereich ergänzt.

Fassade
Nach Abschluss der Rohbauarbeiten wurde der Rohbau zur Montage der Stapelfassade sowie der Atriumfenster vom 1. bis 6. Obergeschoss der Konzernfirma ALUSOMMER übergeben. Die Fassadendichtheit konnte planmäßig Ende Januar 2015 realisiert werden. Parallel zur Montage der Stapelfassade wurde die Pfosten-Riegelkonstruktion im Erdgeschoss eingebaut. Der außenliegende Sonnenschutz wurde im Werk in die Fassadenelemente integriert. Die Putzträgerplatten für die „Zierelemente“ der Fassade wurden nachträglich im Frühjahr eingehängt und vor Ort mit Klinkerriemchen beklebt. Die Montage des Glasdachs erfolgte bereits zuvor im Februar 2015.

Rohbauarbeiten
Bild: PORR AG

Arena Boulevard aus der Vogelperspektive
Bild: PORR AG

Fassadenansicht
Bild: PORR AG

Innenausbau
Die Innenausbauarbeiten – beginnend mit dem Kellergeschoss – starteten zeitgleich mit den Fassadenarbeiten im Januar 2015. Die Ausführung beschränkte sich zunächst auf die allgemeinen Bereiche sowie den Mietbereich der PORR. Die Übergabe dieser Flächen fand früher als geplant, am 24. Juli 2015, statt. Vertraglich vereinbart war eine Fertigstellung Mitte September 2015.

Der Ausbau der Mietfläche Zalando in den Etagen 4 bis 6 wurde gemäß Vertrag fristgerecht zum 30. September 2015 abgeschlossen. Die Ausführung unterscheidet sich in einigen Punkten von den Standards der PORR-Etagen. So wurden die Decken beispielsweise im Rohbauzustand

belassen, die Systemtrennwände zu großen Teilen mit opaken Elementen ausgeführt und die Deckensegel tiefer abgehängt. Zur Abführung von Spitzenlasten wurden zusätzlich noch Umluftkühlgeräte im Bereich der Heiz- und Kühlsegel angeordnet.

Mietbereich PORR, Bürobereich vor Möblierung
Bild: PORR AG

Mietbereich PORR, Bürobereich vor Möblierung
Bild: PORR AG

Mietbereich PORR, Bürobereich vor Möblierung
Bild: PORR AG

Mietbereich Zalando, Bürobereich
Bild: PORR AG

Mietbereich Zalando, Bürobereich
Bild: PORR AG

Mietbereich Zalando, Besprechungsraum
Bild: PORR AG

Mietbereich Zalando, Küche
Bild: PORR AG

Konferenzbereich PORR, „Raum Berlin"
Bild: PORR AG

Aktuell wird der Ausbau der verbliebenen Restfläche im Erdgeschoss für die PORR Design & Engineering geplant. Die Fertigstellung dieser Räumlichkeiten ist für Februar 2016 avisiert.

Mietbereich PORR, Coffee Corner und Projektraum
Bild: PORR AG

Empfangsbereich PORR im EG
Bild: PORR AG

Mietbereich PORR, Bürobereich nach Möbelierung
Bild: PORR AG

Konferenzbereich PORR, „Raum Wien"
Bild: PORR AG

Geschiebesperre am Freidinggraben in Ramsau

Sperrenbauwerk zum Schutz der Gemeinde Ramsau in Berchtesgaden

Ing. Mitterlehner Siegfried

Fertiggestellte Sperre inkl. Abfahrtsrampe
Bild: PORR AG

Allgemeines

Die TEERAG-ASDAG AG, Niederlassung Salzburg, wurde im November 2014 durch die Gemeinde Ramsau, in einer Finanzierungskooperation mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein, mit der Errichtung einer Geschiebesperre im Bereich des Freidinggrabens in Ramsau in Berchtesgaden beauftragt. Die Planung und später die Bauüberwachung erfolgten durch „aquasoli Ingenieurbüro Inh. Bernhard Unterreitmeier“ aus Traunstein, die statischen Berechnungen und die Bemessungen wurden durch „Dipl.-Ing. Bernd Gebauer Ingenieur GmbH“, ebenfalls aus Traunstein, übernommen.

Lage

Die Gemeinde Ramsau, das erste Bergsteigerdorf Deutschlands, liegt inmitten der Alpen im Nationalpark Berchtesgaden und lockt unter anderem mit Watzmann und Königssee zahlreiche Sommer- und Wintersportbegeisterte zu sportlichen Aktivitäten oder zur Erholung an. Die Idee der Bergsteigerdörfer stammt aus Österreich, wo der österreichische Alpenverein bereits 20 Dörfer mit dem Qualitätssiegel „Bergsteigerdörfer“ ausgezeichnet hat. Ein Bergsteigerdorf verschreibt sich dem sanften Tourismus für den Naturschutz, der Landwirtschaft und der nachhaltigen Entwicklung. (www.berchtesgadener-land.com)

Der Freidinggraben bildet einen linksseitigen Zufluss der Ramsauer Ache und entspringt nördlich der Ortschaft Ramsau. Er verläuft in Nord-Süd-Richtung in einem Taleinschnitt, weist ein sehr starkes Längsgefälle mit einer Vielzahl an Abstürzen auf und führt dadurch bei Unwetterereignissen große Mengen an Holz und Geschiebe mit sich zu Tal.

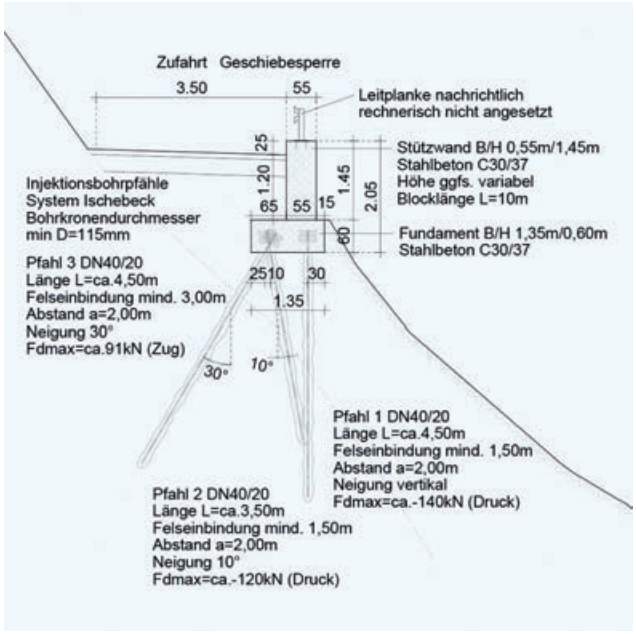
Schwere Hochwasserereignisse im Bereich der Ramsauer Ache, oftmals auch hervorgerufen durch Verklausungen, machten der Gemeinde Ramsau in der Vergangenheit mehrmals deutlich, dass im Bereich des Freidinggrabens ein Hochwasserschutzbauwerk errichtet werden muss.

Baubereich vor Baubeginn
Bild: PORR AG

Das Baufeld

Der Freidinggraben weist im Baubereich eine Tiefe ab Straßenoberkante von ca.13,5 m bei einer Breite von 24,5 m auf. Vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten mussten die umliegenden Felsflanken von losem Material befreit werden, damit die Steinschlaggefahr im Baustellenbereich kleinstmöglich gehalten werden konnte. Der Bereich des zukünftigen Sperrenbauwerks war lediglich durch einen schmalen, steilen Fußweg mühsam erreichbar und musste zu Beginn abschnittsweise ausgebaut werden. Hierfür wurde der bestehende Hang bergseits angeschnitten und mittels 62 Ischebeck-Injektionsbohrankern DN40/20 mit einer Länge von 5 m, und einer 165 m² großen, 20 cm starken, bewehrten Spritzbetonschale gesichert.

Talseitig wurde ein Stahlbeton-Ankerbalken, gebettet auf 45 Ischebeck-Injektionsbohrankern DN40/20 mit einer Länge von 3,5 – 4,5 m, mit einer Gesamtlänge von 30 m, errichtet.

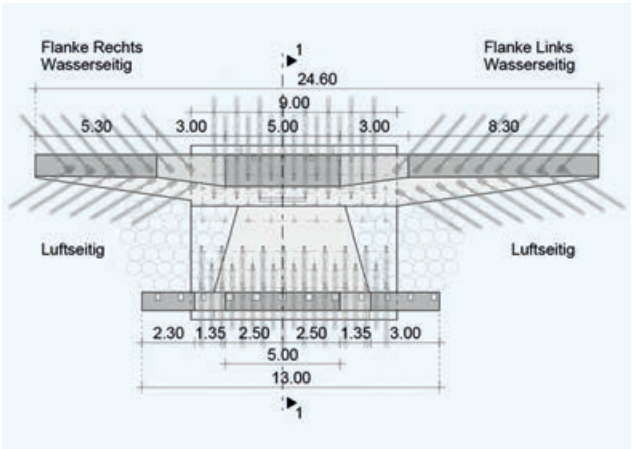


Stahlbeton-Ankerbalken, Querschnitt
Bild: PORR AG

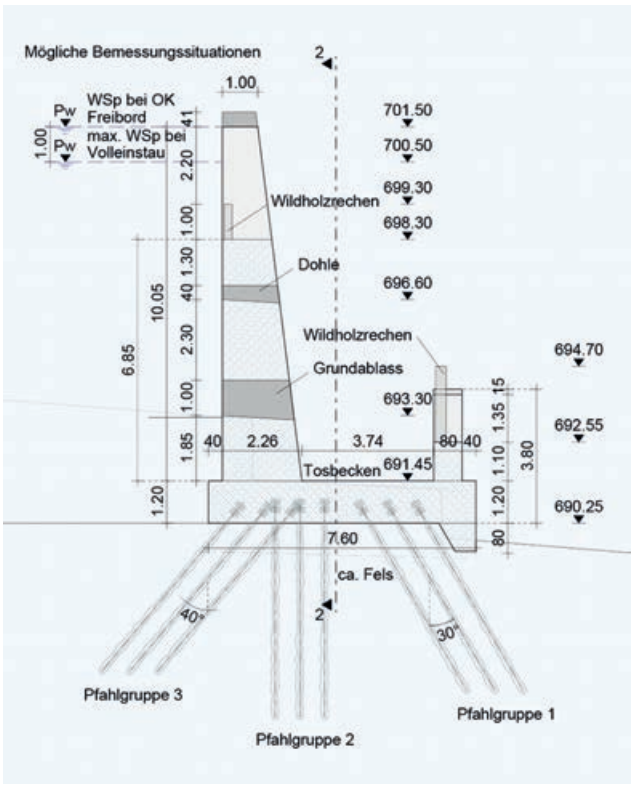
Aufgrund der beengten Verhältnisse vor Ort musste die Baustelleneinrichtung im Fahrbahnbereich der B305 und im Kehren-Innenbereich angeordnet werden.

Baustelleneinrichtung und Sperrenbauwerk
Bild: PORR AG

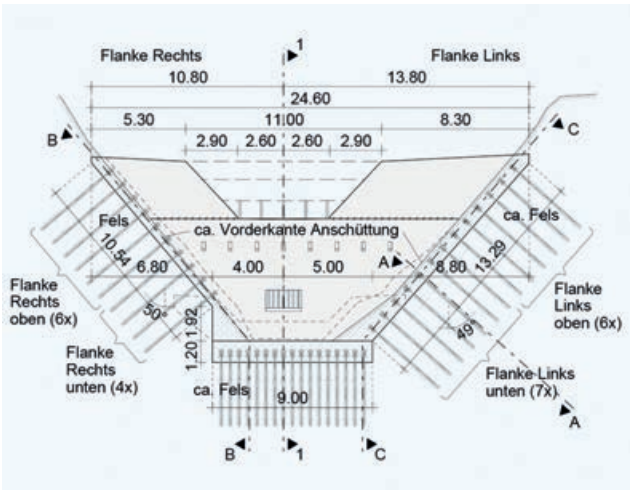
Die Geschiebesperre



Geschiebesperre, Grundriss
Bild: PORR AG



Geschiebesperre, Querschnitt
Bild: PORR AG



Geschiebesperre, Ansicht
Bild: PORR AG

Die massive Stahlbetonkonstruktion ist mittels 100 Ischebeck-Injektionsbohrankern DN52/26, mit einer Länge von 5,50 m, im Fundamentbereich und 46 Ischebeck-Injektionsbohrankern DN40/16, mit einer Länge von 2,30 – 7,20 m, im Flankenbereich mit dem Felsuntergrund verankert.

Die Stahlbetonbauteile wurden entsprechend den Vorgaben der Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen – Wassserbau (ZTV-W) geplant und beauftragt. Aufgrund der Abmessungen waren diese als massige Bauteile einzustufen. Dies erforderte besondere Sorgfalt bei der Zusammenstellung der Betonrezeptur und setzte zudem voraus, dass ein exakter Betonierplan zu erstellen und zu befolgen war.

Eine wesentliche Anforderung der ZTV-W gilt den Nachbehandlungszeiten der Betonbauteile: die aufgehenden Bauteile mussten, infolge der Expositionsklasse XM2 (Mechanische Beanspruchung), insgesamt 28 Tage nachbehandelt werden.

Am Sperrenbauwerk wurden innerhalb von nur 87 Arbeitstagen plangemäß 49,7 t Bewehrungsstahl, 410 m³ Lieferbeton der Sorte C35/45/XC4/XD3/XF3/XA3/XM2/GK32 und 2,2 t feuerverzinkte Stahlbauteile verbaut und insgesamt ca. 1.000 m³ Aushubmaterial bewegt.

Die Bauzeit

Der Ausführungszeitraum für die Durchführung der Baumaßnahmen war vom Auftraggeber von Januar 2015 bis Ende Mai 2015 festgelegt.

Dank dem großen Einsatz des gesamten Teams der TEERAG-ASDAG AG und der ausgezeichneten Zusammenarbeit mit dem Bauherrn und der Bauüberwachung konnte das Bauvorhaben zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten termingerecht und in gewohnter, bester Qualität fertiggestellt werden.

Ansicht der Sperre / Blickrichtung Oberwasser
Bild: PORR AG

Ansicht der Sperre / Blickrichtung Unterwasser
Bild: PORR AG

Wohn- und Geschäftshaus Hard Turm Park, Baufeld A2

Moderne Wohnüberbauung im Trendquartier Zürich-West

Dipl.-Ing. Andreas Schennach, Dipl.-Ing. Ivica Ivkić, BSc

Allgemeines

Am 17. Oktober 2012 hat die PORR SUISSE AG einen Auftrag von der Halter AG Entwicklungen, einem der größten Schweizer Projektentwickler, erhalten.

Als Teil des Bauprogramms „Hard Turm Park“ wurde das Baufeld A2 durch die PORR SUISSE im Rahmen eines Totalunternehmerauftrags im Trendquartier Zürich-West realisiert.

Dies beinhaltete die Planungsübernahme einer Gebäudemischnutzung von Wohnungen und Dienstleistungsflächen, erweitert um die Berücksichtigung und Erfüllung der damit verbundenen Behördenauflagen sowie der Umsetzung einer schlüsselfertigen Erstellung und betriebsbereiten Übergabe des Bauwerks samt Außenanlagen an den Bauherrn.

Der Bauastart fand am 1. Juni 2013 statt. Die Fertigstellung des Gebäudes inklusive der Außenanlagen erfolgte am 13. Juli 2015.

Parkfassade (Nordfassade) und ein Teil des Hard Turm Parks
Bild: PORR AG

Projektentwicklung

Das Bauprogramm „Hard Turm Park“ wird etappenweise abgewickelt und gliedert sich in vier Baufelder (A1, A2, B und C). Das Projekt sieht eine Mischnutzung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholen vor. Auf unserem Baufeld wurde eine Überbauung mit einem Wohn- und einem Büroteil samt Tiefgarage realisiert. Alle vier Baufelder sind durch eine gemeinsame Tiefgarage unterirdisch miteinander verbunden.

Die oberirdische Erschließung der Baufelder zu Fuß erfolgt unter anderem über den „Hard Turm Park“, dem das Projekt auch seinen Namen verdankt.

V.l.n.r.: Baufeld A1 (im Rohbau), A2, B, C, Toni-Areal
Bild: PORR AG

Das Baufeld A2

Der Entwurf stammt vom Architekturbüro Theo Hotz Partner AG und wurde unter Berücksichtigung des Gestaltungsplans und der behördlichen Vorgaben des Gesamtkonzeptes erstellt.

In einem Grundriss mit Trapezform wurden insgesamt neun Geschosse (UG, EG, 1.-7.OG) geplant.

Grundriss
Bild: Synaxis AG

Die verschiedenen Nutzungen sind dabei klar in Wohn- und Dienstleistungsflächen getrennt.

Die Büro- und Geschäftsflächen sind im Südflügel vom Erdgeschoss bis zum 4. Obergeschoss angeordnet. Nord-, Ost- und Westflügel sind dem Wohnzweck gewidmet. Die 2,5- bis 4,5-Zimmerwohnungen sind einerseits zum großzügigen Innenhof und andererseits zum Park hin orientiert, wodurch die Lärmimmissionen der stark befahrenen Pfingstweidstraße reduziert werden. Im 6. und

7. OG des Südflügels wurden Maisonette-Wohnungen angeordnet die mit einem höheren Ausbaustandard punkten.

Das Untergeschoss beinhaltet neben den behördlich vorgeschriebenen PKW-Stellplätzen alle Technikräume, Wohnungskellerabteile und die den Dienstleistungsflächen zugehörigen Lagerflächen.

Highlights des Bauvorhabens sind das mit Holz-Polymer-Barfußdielen versehene Pooldeck mit Schwimmbecken sowie ein grüner, funktionaler Innenhof.

Nutzungsdarstellung im Schnitt
Bild: PORR AG

Lage und Erschließung
Die Dienstleistungsflächen werden zu Fuß direkt von der Pfingstweidstraße über ein eigenes Treppenhaus erschlossen. Der Zugang zu den Wohnungen erfolgt über sieben Treppenhäuser.

Die Anfahrt mittels PKW zum Baufeld A2 erfolgt über die Pfingstweidstraße und führt durch die gemeinsam mit dem Baufeld B genutzte Tiefgaragenzufahrt. Die Tiefgarage wird sowohl privat von den Mietern als auch öffentlich genutzt. Für die öffentliche Nutzung wurden Park-Kassenautomaten installiert.

Anlieferungen per LKW erfolgen über die Zufahrt des Nachbarbaufelds B. Diese wird auch von allen anderen Baufeldern für Anlieferungen benutzt. Für die Verteilung der Ware sind sämtliche Baufelder mit einem Logistikkanal miteinander verbunden.

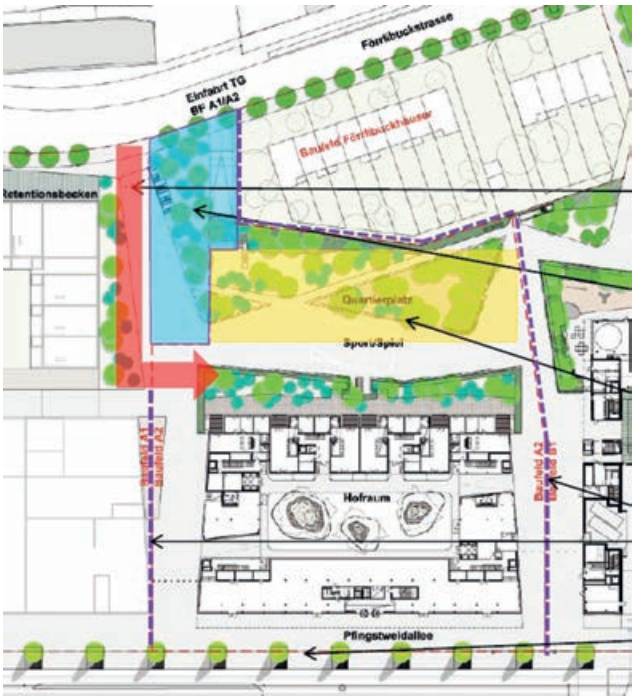
Durch die Erweiterung der Straßenbahnlinie 4 stehen die Haltestellen „Toni-Areal“ und „Sportweg“ an der Pfingstweidstraße unmittelbar vor dem Hard Turm Park zur Verfügung. Verschiedene Buslinien und die gut erreichbaren S-Bahnhöfe „Hardbrücke“ und „Altstetten“ runden das Angebot des öffentlichen Verkehrs ab und sichern eine sehr gute Erschließung des Hard Turm Parks.

Pooldeck
Bild: PORR AG

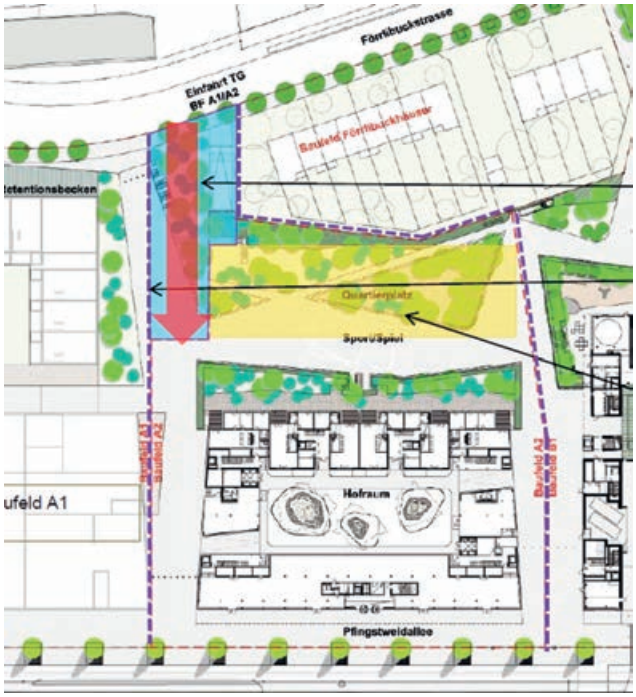
Innenhof bei Nacht
Bild: PORR AG

Baustellenerschließung und Ablaufplanung
Um die Zufahrtsmöglichkeit zur Baustelle und die baufeldübergreifende Baustellenlogistik zu gewährleisten, wurde im Auftrag des Bauherrn der Bereich der Einfahrt zur Tiefgarage Förrlibuckstraße ebenfalls in den Leistungsumfang des Baufeldes A2 aufgenommen.

Es gab zwei baulogistische Phasen: Während der Phase 1 erfolgte die Baustellenzufahrt über das Nachbarbaufeld A1 solange bis die Einfahrt der Tiefgarage Förrlibuckstraße und der Anteil der Tiefgarage des Baufeldes A1 realisiert wurde. In Phase 2 erfolgte die Baustellenzufahrt über die in Phase 1 erstellte Einfahrt.



Phase 1
Bild: Halter AG



Phase 2
Bild: Halter AG

Der Rohbau

Grundwasser und Wasserhaltung

Das Projektareal liegt in der Ebene des zürcherischen Limmattals. In der Tiefe befindet sich eine sehr mächtige Seeablagerung, über welcher eine bis zu 25 m starke, dicht gelagerte, gut tragfähige Schotterschicht (der sogenannte Limmattal-Schotter) liegt. Über dem Limmattal-Schotter lagen noch diverse Schichten von Überschwemmungssedimenten und künstlichen Auffüllungen, die für eine Fundationsschicht nicht geeignet waren und somit abgetragen wurden.

Weiters befindet sich das Grundstück im Limmattal-Grundwasserstrom. Das Niveau des Grundwassers ist dabei stark vom Wasserstand der Limmat – dem nächstgelegenen Fluss – sowie dem Grundwasserwerk Hardhof abhängig. Da das Gelände auch der Trinkwassergewinnung dient, wurde auf den Schutz des Grundwassers während der Bauarbeiten besonders geachtet. Behördliche Projektauflagen wie z.B. die Aufrechterhaltung der Durchflusskapazität bei Hochwasser machten zudem die Ausführung von gut durchlässigen Sickerstreifen (kiesigsandiges Material) erforderlich. Gleichzeitig wurde es während der Bauarbeiten notwendig, das Grundwasser stellenweise abzusenken sowie große Wassermengen in die Limmat abzuleiten.

Baugrube

Aufgrund der Tatsache, dass an den Bestand des Baufelds B angebaut wurde und hier unerwünschte Risse und Gebäudeverformungen am Bestand zu vermeiden waren, mussten die bestehenden Außenwände im Zuge des Baugrubenaushubs mittels Unterfangungen gesichert werden.
Entlang der Pfingstweidstraße war zudem der entlang der Grundstücksgrenze verlaufende, nur ca. 40 cm vom Rohbau entfernte, öffentliche Mischwasserkanal zu berücksichtigen. Somit ergab sich eine nur einseitig offene Baugrube.

Im Zuge des Aushubs wurde eine unerwartete Bodenkontaminierung durch eine ehemals auf dem Gelände betriebene Tankstelle festgestellt. Diese führte zu einer ca. 6-monatigen Baustartverschiebung. Die Sanierungsarbeiten wurden von der Bauherrschaft selbst durchgeführt.

Statisches Konzept

Sämtliche Vertikallasten sowie die Kräfte aus der Horizontalbeanspruchung werden über eine Bodenplatte mit Fundamentvertiefungen in den Baugrund abgegeben. Die Aufzugskerne und Stiegenhäuser sind bis zur Gründungsebene geführt.

Die Decke der Tiefgarage wurde aufgrund der großen Spannweiten teils vorgespannt ausgeführt. Zusätzlich wird diese von Fertigteilstützen in C50/60-Ausführung getragen.

Die Tragstruktur des Bürotrakts (Südflügel) wurde als Skelettbau geplant und besteht aus Geschossdecken, Kernwänden und Stützen in Stahlbeton bzw. Stahl. Der Tragraster beträgt 5,2 m. Die Last der auskragenden Geschosse wird mittels Zugstützen über das oberste Geschoss abgefangen.

In den Wohnbereichen bestehen alle tragenden Wohnungstrennwände und Decken aus Stahlbeton. Die räumliche Aussteifung und Ableitung der Lasten der einzelnen Bauteile in Längs- und Querrichtung ist durch eine ausreichende Anzahl von Wandscheiben und Kernen in Verbindung mit den Deckenscheiben gewährleistet.

Trennwände und Schächte (ausgenommen Schächte in den Kernen) sind nichttragend und wurden als Gipskartonständerwände ausgeführt. Mit Ausnahme der Fertigteilstiegen und -loggien an den Gebäudeecken sowie einiger Fertigteilstützen erfolgte die Ausführung aller Stahlbetonarbeiten mit Ortbeton.

Die Fassade

Der größte Teil der Fassade wurde als Vollwärmeschutzfassade mit Fassadenfliesen ausgeführt. Neben den Holzalufenstern kamen auch Aluminiumfenster, Pfostenriegelfassadenelemente sowie hinterlüftete Profilglas- und Blechfassaden als gestalterische Elemente zum Einsatz.

Durchfahrt Ost
Bild: PORR AG

Im Bereich der Dienstleistungsflächen setzt sich die Fassade aus einer zweigeschossigen Pfosten-Riegelkonstruktion und im auskragenden Gebäudeteil des 2. – 4. OG aus gefliesten Fassadenbändern und Fensterbändern mit vorgelagerten Prallscheiben zusammen. Die Streifen der Fassadenfliesen zwischen den durchgehenden Fensterbändern erzeugen eine klare Geschossgliederung und dadurch eine auskragend-schwebende Wirkung der Fassade

Ansicht Südfassade entlang der Pfingstweidstraße
Bild: PORR AG

Die Maisonettewohnungen in den oberen Geschossen des Südflügels erhielten in den zweigeschossig geplanten Atrien schräg verlaufende Pfosten-Riegelkonstruktion.

Den entsprechenden Sonnenschutz bieten Beschattungsanlagen wie Lamellenjalousien, Senkrecht- und Gelenkarmmarkisen.

Die Verwendung verschiedenster Fassaden und die damit verbundenen Schnittstellen stellte hohe Ansprüche an die Projektleitung.

Der Ausbau

Der vertikale Material- und Personentransport wurde während der Ausbauphase über außen montierte Arbeitsbühnen bewerkstelligt. Das horizontale Vertragen von Material wurde geschossweise durch temporär erstellte Durchgänge in den Wohnungstrennwänden ermöglicht. Dies hatte den Vorteil einer uneingeschränkten Bewegungsmöglichkeit sowohl zwischen den Geschossen als auch zwischen den Treppenhäusern.

Der Innenausbau im Dienstleistungsbereich ist in einen Grundausbau und einen Mieterausbau gegliedert: Der Grundausbau wurde ohne Oberflächenbeläge und Trennwände fertiggestellt, lediglich Nasszellen und Allgemeinbereiche wurden finalisiert. Der Mieterausbau erfolgt entsprechend der Wünsche des Nutzers. Somit ist eine flexible Bürogestaltung (von Großraum- bis Zellenbüros) sichergestellt.

Die Wohnungsbereiche wurden voll ausgebaut. Eine zentrale Rolle spielten dabei die frühzeitig zu erstellenden Musterwohnungen, welche den Ausgangspunkt aller notwendigen Freigaben für Oberflächen, Materialien, Funktionsweisen etc. darstellten.

Atriumwohnung
Bild: PORR AG

Die Gebäudetechnik

Das Gebäude ist an das Fernwärmenetz mittels einer Übergabestation im Untergeschoss angeschlossen. Für die Raumheizung der Wohnungen wurde je eine Heizgruppe vorgesehen. Sie führt das nach Witterungsverhältnissen regulierte Heizwasser mittels Stahlleitungen via Installationsschächten bis in den Fußbodenheizungsverteiler. In jeder Wohnung wurde ein Bodenheizverteiler samt integrierter Wärmezähleinrichtung platziert.

Die Wärmeabgabe erfolgt mit einer im Unterlagsboden verlegten Fußbodenheizung, wobei eine Einzelraumregulierung mittels Raumthermostat und elektrisch angetriebenem Regelventil ermöglicht wird.

Für die Wärmeabgabe in den Dienstleistungsflächen wurden Heizkörper installiert. Jeder Heizkörper wird mit einem Thermostatventil ausgerüstet. Die Vorlauftemperatur wird an der Heizgruppe witterungsabhängig reguliert.

Die Wohnungen wurden mit kontrollierten

Wohnungslüftungen ausgestattet. Die Luftaufbereitung erfolgt mit zentralen Lüftungsgeräten. Die Außenluft wird filtriert und mit der Wärmerückgewinnung vorgewärmt. Für die Nachwärmung sorgt ein zusätzlicher Lufterhitzer.

Die Büro- und Verkaufsräume werden teilklimatisiert mit einer mechanischen Lüftungsanlage belüftet. Die Luftaufbereitungsgeräte wurden in der Technikzentrale platziert. Die Antriebe der Ventilatoren sind stufenlos regelbar.

Der Heizbedarf wird durch die Kombination aus guter Dämmung und gezieltem Lichteintrag optimiert. Ergänzt wird das Konzept durch eine kontrollierte Lüftung mit Wärmerückgewinnung und Wandheizkörpern. Alle Maßnahmen optimieren den Energieverbrauch des Gebäudes und wirken sich positiv auf die Erhaltungskosten aus.

Die Technikzentralen befinden sich im Untergeschoss und auf dem Dachgeschoss.

digitalSTROM

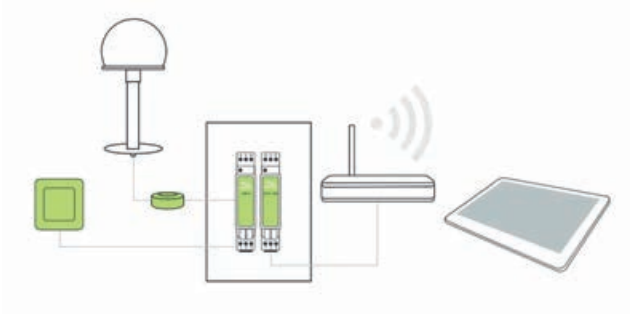
Eine Besonderheit des Projekts ist der sogenannte „digitalSTROM“: Anstatt der üblichen elektrischen Installationen wurde auf Wunsch des Bauherrn digitalSTROM in sämtlichen Wohnungen eingebaut.

digitalSTROM nutzt die vorhandenen Stromleitungen – als Energieversorgung für kleine Chips und als Datenleitung, um nahezu alle elektrischen Geräte im Haus fernzusteuern. Zunächst werden alle Geräte im Haus – von der Schreibtisch- bis zur Deckenleuchte über sämtliche Taster und Geräte – mit elektronischen Antrieben miteinander vernetzt und automatisiert.

Das Herzstück dabei sind hochintegrierte Mikrocomputer, die zum Beispiel in Lusterklemmen eingebaut sind. Sie werden vom Stromnetz extrem effizient mit Strom versorgt und benutzen die vorhandenen Stromleitungen zur Datenübertragung. Die Daten laufen im eigenen digitalSTROM-Server im Sicherungskasten zusammen. Die Verknüpfung, Programmierung, Automatisierung und Konfigurierung erfolgt über Apps und Web-Interfaces.

Gesteuert wird letztendlich alles per Lichtschalter, Smartphone oder Tablet. Der überragende Vorteil des Systems: Alle miteinander vernetzten Geräte des Hauses können über Taster oder Smartphone komfortabel von jedem Ort aus bedient werden.

Mit dieser Technik eröffnen sich ungeahnte Möglichkeiten für luxuriösen Wohnkomfort.



Prinzip digitalStrom
Bild: PORR AG

Baufertigstellung

Nach einer Bauzeit von 24 Monaten erfolgte die Fertigstellung Anfang Juli 2015. Die Übergabe der Wohnungen an die Mieter fand Ende Juli 2015 statt.

Projektdaten

Bruttogeschossfläche	rund 23.350 m² (ohne Außenanlagen)
Wohnungen	96 Wohnungen auf 11.225 m² Wohnfläche
Dienstleistung	5 Geschosse auf 5.825m²
Außenanlagen	5.620 m² (davon 920 m² Innenhoffläche)
Untergeschoss	168 PKW-Stellplätze auf 6.300 m² Tiefgaragenfläche
Besonderheiten	digitalSTROM in allen Wohnungen, Pooldeck
Baubeginn	Juli 2013
Bauzeit	24 Monate
Rohbaudauer	12 Monate
Fertigstellung	Juli 2015

Sanierung Knoten Prater

Hauptbaumaßnahmen des Umbaus eines der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte im österreichischen Straßennetz

Ing. Dominik Rabl

Einleitung

Der Knoten Prater stellt mit der Verknüpfung der A23 Südosttangente Wien und der A4 Ost Autobahn einen der wichtigsten Knoten im hochrangigen österreichischen Straßennetz dar. Alleine auf der Erdberger Brücke fahren derzeit rund 200.000 Fahrzeuge pro Tag.

Die Erdberger Brücke, wurde in den Jahren 1970 bis 1972 erbaut und ist nun mit rund 40 Jahren am Ende ihrer Lebensdauer angelangt. Sie muss zur Gänze abgetragen und neu errichtet werden. Die ASFINAG beauftragte im Herbst 2013 die PORR in einer Arbeitsgemeinschaft mit dem Abbruch der Erdberger Brücke und der gesamten Neugestaltung des Verkehrsknotenpunktes. Das Auftragsvolumen beträgt rund EUR 50 Mio.

Besonderheiten

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung bleibt die Anzahl der Fahrspuren während der Bauphasen erhalten. Zusätzlich zu den Herausforderungen die durch Aufrechterhaltung des Verkehrs entstehen, kommen viele zu bewältigende Schnittstellen und Einbauten erschwerend hinzu.

Im Baubereich liegen unter anderem der Bahnhof Erdberg der Wiener Linien, der internationale Busbahnhof Erdberg, die Austro Control (Flugsicherheitsbehörde), der linke und rechte Hauptsammelkanal, die A4 Ost Autobahn, der Donaukanal, die Schifffahrt und unzählige unterirdische Einbauten. Der Betrieb des Busbahnhofes, der U-Bahn und die Schifffahrt werden über die gesamte Bauzeit ebenfalls aufrechterhalten.

Trassenkurzbeschreibung

Für den Bauzustand werden zwei dauerhafte Entflechtungsbauwerke (B205.1 und B205.2) neben der bestehenden Erdberger Brücke errichtet. Nach Fertigstellung der Umbauarbeiten werden diese weiterhin für Entlastung im Entflechtungsbereich sorgen.

Im Endzustand werden über die Tragwerke der neuen Erdberger Brücke jeweils drei Fahrspuren in jede Fahrtrichtung führen.

Die Auffahrtsrampen von der A4 kommend, Richtung A23 Süd und A23 Nord, werden als eigenständige Spuren auf der jeweiligen Richtungsfahrbahn der neuen Erdberger Brücke geführt.

Über die Entflechtungsbauwerke werden die Abfahrten zur A4, Richtungsfahrbahn (RFB) Zentrum, und zur A4, RFB Schwechat, von der A23 kommend geführt. Eine durchgehende Fahrspur für die RFB Hirschstetten wie auch für die RFB Altmannsdorf bleibt bestehen. Sie werden im Endzustand wesentlich zur Verkehrsentlastung beitragen.

Übersicht Verkehrsknoten Prater
Bild: ASFINAG

Projekt

Ziel des Projektes ist, die gesamte Verkehrssituation am Knoten Prater zu verbessern. Die Staubildung in den Verflechtungsbereichen soll durch die Errichtung von Entflechtungsbauwerken eingedämmt werden, der Knoten Prater auf den neuesten technischen Stand gebracht und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden.

Um diese Aufgaben zu erfüllen, werden unter Aufrechterhaltung der gesamten Verkehrssituation insgesamt vier Brücken abgetragen sowie fünf Brücken, acht Stützmauern und sechs Rampen in 15 Verkehrsphasen errichtet.

Neben der Neuerrichtung werden für die Verkehrsphasen und das hohe Verkehrsaufkommen auch bestehende Rampen teilweise abgetragen und verbreitert.

Das gesamte Entwässerungs- und EM-Netz wird neu errichtet.

Das Projekt umfasst außerdem: Gewässerschutzanlagen, Überkopfwegweiser sowie die gesamte Beleuchtung der A23 und A4.

Übersicht Objekte
Bild: ASFINAG

Auftrag im Detail

Hauptbauphase 1 von März 2014 bis März 2015

In der Hauptbauphase 1 wurden die Brückenobjekte B345 und B343 über der U-Bahn und dem internationalen Busbahnhof sowie der Erdberger Straße errichtet. Weiters erfolgte neben der Errichtung von acht Stützmauern und dem Abbruch der Brücke A4 R4 auch der Neubau der Entflechtungsbauwerke B0205.1 und B0205.2 über dem Donaukanal.

Objekt B343

Bei diesem Objekt kam eine angebotene Alternative als Verbundbrücke anstatt einer Verbreiterung mit nur einem Stahlhohlkasten und der Einbindung in das bestehende „alte“ Spannbetontragwerk zur Ausführung. Das Tragwerk hat eine Länge von ca. 97 m und eine Breite von ca. 16 m.

Der Abbruch und die Herstellung gliederten sich in sieben Phasen: Für den Abbruch musste im Abbruchkonzept eine möglichst schonende Variante ausgearbeitet werden, um die darunter liegenden Bahn- und Verkehrswege nicht zu gefährden. Bei der ausgeführten Variante wurden je nach Brückenquerschnitt, Teile mit einem Gewicht von ca. 17 t mittels Seilsäge abgetrennt und ausgehoben.

Abbruch des Tragwerks
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Einheben des Hohlkastens 2
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Objekt B345

Diese Brücke weist eine Tragwerkslänge von ca. 112 m und eine Breite von ca. 9,5 m auf. Sie wurde als dreifeldriges Spannbetontragwerk mit Hohlkastenquerschnitt hergestellt.

Die U3-Station Erdberg befindet sich unmittelbar unterhalb der Brücke. Aufgrund des geringen Abstands zwischen der Oberkante der Station und der Unterkante des Tragwerks wurde ein 33 m langer Tragwerksabschnitt mittels oberhalb des Tragwerkes liegenden, fachwerksartigen Rüstträgern hergestellt. Dabei wurde die Schalungskonstruktion mittels Zugstangen von den Rüstträgern abgehängt.

Schalung des Tragwerks B345
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Objekte B205.1 und B205.2

Die Brückenobjekte B205.1 und 2 wurden als mehrfeldrige Spannbetonbrücken ausgeführt.

Eine große Herausforderung bei der Ausführung der Brücken stellten die V-Stützen dar, die zur Verringerung der Spannweiten des Hauptfeldes über dem Donaukanal zum Einsatz kamen.

Objekt B205.2
Bild: PORR AG

Stützen Objekt B205.1 und B205.2
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Stützen Objekt B205.1 und B205.2
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Rüstung B205.2
Bild: Dipl.-Ing. Michael Horschinegg

Schalungsarbeiten Tragwerk B205.1
Bild: PORR AG

Stützmauern 1 – 8
Die Stützmauern umfassen 39 Blöcke mit einer Gesamtlänge von 598 m.

Sie wurden sowohl als tief fundierte, wie auch als flach fundierte Winkelstützmauern ausgeführt. Als Bodenverbesserungsmaßnahme kamen unter den flach fundierten Stützmauern zusätzliche Rüttelstopfverdichtungen zum Einsatz.

Bewehrung Stützmauer 5
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Erd- und Straßenbau
Die Herausforderungen im Erd- und Straßenbau lagen in der Komplexität des Bauvorhabens. In der Hauptbauphase 1 wurde an ca. 36 Einzelbaustellen gearbeitet. Diese lagen zumeist in verkehrsfreien Inseln zwischen in Betrieb stehenden Rampen und stellten somit hohe Anforderungen an die Baustellenlogistik. In der Hauptbauphase 1 wurden, neben Grabarbeiten für die E&M-Trasse sowie für das neue Entwässerungsnetz für den Verkehrsknoten, in 25 Bauabschnitten auch sechs Rampen neu errichtet und acht bestehende Rampen umgebaut, saniert und verbreitert.

Aufgrund der geringen Überdeckung des bestehenden Verbindungstunnels der U-Bahn unter der Rampe A23 R1 und des Wiener Hauptsammelkanales wurde die Rampe unter ständigen Kontrollmessungen mit 10.000 m³ Glasschaumgranulat hergestellt. So konnten die Lasten auf den Bestandsbauten so gering wie möglich gehalten werden.

Schüttung Glasschaumgranulat
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Schüttung Glasschaumgranulat
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Schüttung Glasschaumgranulat
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Schüttung Donaukanal
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Erdbaumaßnahmen Betriebsumkehr
Bild: Dipl.-Ing. Michael Horschinegg

Hauptbauphase 2 von März 2015 bis Ende 2016

Diese Bauphase umfasst hauptsächlich den Abbruch und die Herstellung der Erdberger Brücke.

Abbruch RFB Hirschstetten

Durch eine optimierte Abtragsvariante konnte gegenüber dem ursprünglichen Ausschreibungsbauzeitplan eine Verkürzung von 10 Monaten erreicht werden. Bei der neuen Variante wurde anstelle einer Abtragsrüstung sowie dem Schneiden und Ausheben der Brückenelemente der Bereich über dem Donaukanal mittels Abbruchschiff abgetragen. Die Felder über der A4 wurden während einer Wochenendsperre in nur 48 h mit entsprechend großem Geräteaufwand auf eine Polsterschüttung abgetragen und anschließend verführt.

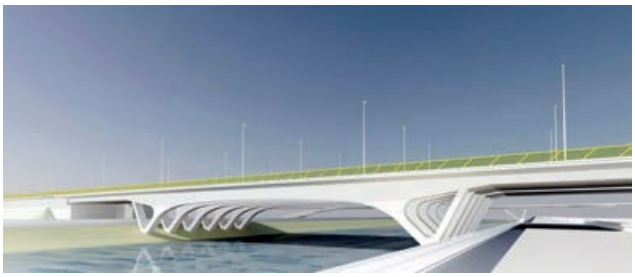
Abbrucharbeiten Erdbergerbrücke
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Abbrucharbeiten Erdbergerbrücke
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Abbrucharbeiten Erdbergerbrücke
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Neubau B205 RFB Hirschstetten

Das Tragwerk wurde als dreifeldriges Spannbetontragwerk geplant und ausgeführt. Von der Brückenmittelachse verläuft ein dreistegiger Plattenbalken kontinuierlich in drei V-Stützen und erzeugt die Optik einer Scheibe. In Richtung Widerlager (WL) verlaufen die V-Stützen in eine gevoutete Vollplatte die sich in Richtung Widerlager verschmälert.



Visualisierung Objekt B205
Bild: ASFINAG

Die Stützweite der Brücke beträgt 139 m, die Tragwerksbreite 19,70 m.

Die hohen Anforderungen an das architektonische Konzept und die ästhetisch ansprechende Ausführung hatten eine komplexe Bauherstellung zur Folge.

Es kam ein Rüstungssystem mit hohen statischen Anforderungen und einem Gerüstgewicht von 1.115 t zum Einsatz.

Der Donaukanal wurde aufgrund seiner Spannweite von 34 m mit 18 miteinander verbundenen schweren

Rüstträgern überbaut. Die Bereiche über der A4 und im Stützenbereich wurden mit Walzprofilträgern der Größe HEB 300 bis 800 hergestellt. Im Bereich der A4 konnte aufgrund der erforderlichen Verkehrsanhaltungen nur in den Nachtstunden von 22:00 bis 05:00 gearbeitet werden.

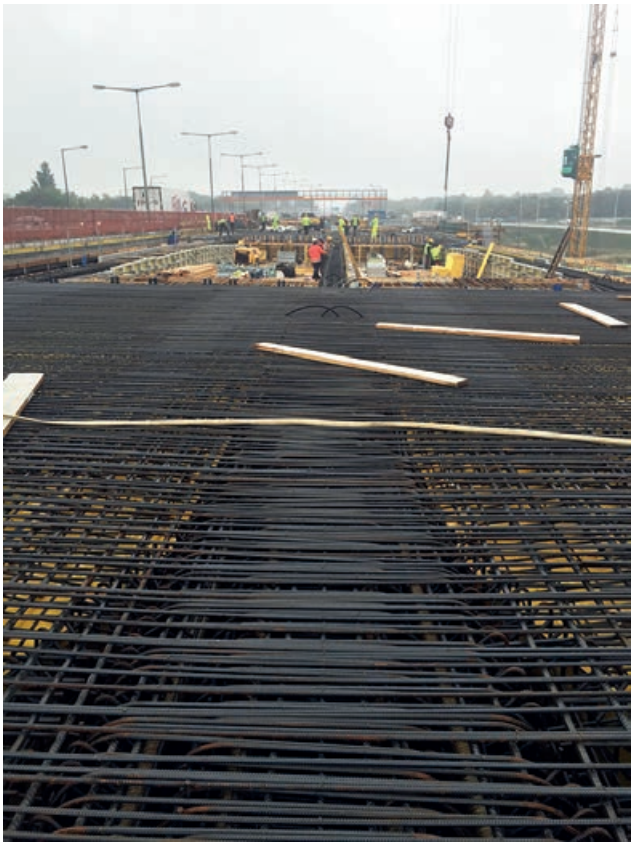
Weitere Herausforderungen an das Baustellenteam ergaben sich aus den schmalen Bauteilen mit einer hohen Anzahl an Spanngliedern und Bewehrungsstäben sowie der Notwendigkeit vieler Sonderschalungen bei ständig wechselnden Bauteilstärken und Neigungen.

Rüstung, Schalung, Bewehrung V-Stützen Achse 20
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Rüstungsarbeiten Tragwerk BA3
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Rüstung Tragwerk Achse 10
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Schalung Tragwerk BA3
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater



Bewehrung Tragwerk BA3
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Betonage BA3 1.400 m³
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Übersicht Schalung Tragwerk
Bild: ARGE Umbau Knoten Prater

Projektvorschau 2016

Nach der Verkehrsfreigabe der Richtungsfahrbahn Hirschstetten wird der geplante zweite Abbruch der Richtungsfahrbahn Altmannsdorf durchgeführt. Diese soll Ende August 2016 für den Verkehr freigegeben werden. Nach der Verkehrsfreigabe werden in kurzen Phasen noch große Belagssanierungen am gesamten Verkehrsknoten durchgeführt werden.

Mit dem Rückbau der Baustelleneinrichtung und der Wiederherstellung des Donaukanalradwegs wird einer der wichtigsten Verkehrsknoten Österreichs nach intensiven Umbau- und Sanierungsarbeiten voraussichtlich Ende 2016 dem Bauherrn übergeben werden.

Übersicht Knoten Prater 03/2015
Bild: PORR AG

Projektdaten

Auftraggeber	ASFINAG Baumanagement Gmbh
Auftragnehmer	ARGE Umbau Knoten Prater
Technische Geschäftsführung	PORR Bau Gmbh
Baubeginn	März 2014
Bauende	Dezember 2016
Brückenfläche	13.000 m²
Beton	40.000 m³
Bewehrung	3.500 t
Schalung	37.900 m²
Spannstahl	450 t
Schüttmaterial	40.000 m³
Glasschaumgranulat	10.000 m³
Bituminöser Belag	90.000 m²
Bohrpfähle	5.200 m
GEWI-Pfähle	3.400 m

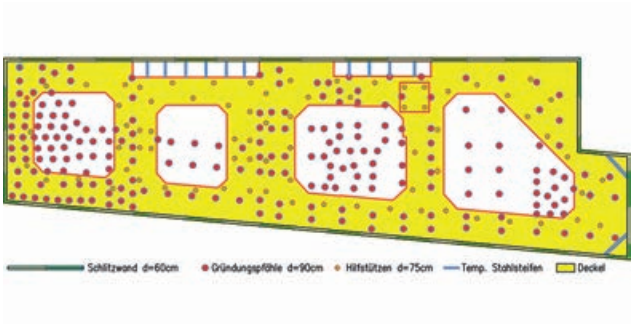
Monte Laa: Spezialtiefbauarbeiten auf den Bauplätzen 3 und 5

Bmstr. Dipl.-Ing. Josef-Dieter Deix

Projektbeschreibung

Auf dem Grundstück Laaer-Berg-Straße 47 wird ein Gebäudekomplex errichtet, der aus einem Büroturm mit 33 Stockwerken sowie aus zwei Wohntürmen mit 33 bzw. 20 Stockwerken mit zwei dazwischen bzw. seitlich liegenden, flachen Bereichen mit sechs Obergeschossen besteht.

Momentan befinden sich die beiden Wohnkomplexe im Bau, der Büroturm wird voraussichtlich ab 2016 realisiert. Unter dem gesamten Bereich – mit Ausnahme des Büroturms –, der zum Teil direkt über der A23 liegt, werden drei Tiefgeschosse errichtet.



Grundriss Baugrube
Bild: PORR AG

Übersicht Baugrube
Bild: michael novy

Auf Grund der Tiefe und des anstehenden Grundwassers wird eine dichte Baugrubensicherung in Schlitzwandbauweise mit einer Wandstärke von 60 cm ausgeführt. Zur Aussteifung der Verbauwand werden zwei Deckel, die über dem dritten bzw. ersten Untergeschoss liegen, eingebaut.

Diese Deckel werden über vorab hergestellte Hilfsstützen, mit einem Durchmesser von 75 cm, getragen. Die Ableitung der Gebäudelasten erfolgt über eine kombinierte Pfahl-Platten-Gründung. Die Bodenplattenstärke liegt zwischen 100 cm und 150 cm. In Summe werden 250 Gründungspfähle mit einem Durchmesser von 120 cm abgeteuft, die – je nach statischem Erfordernis – bis in eine Tiefe von 25 m unter die Bodenplatte geführt werden. Die Schlitzwandfläche beläuft sich bei einer maximalen Tiefe von 25 m in Summe auf ca. 6.500 m².

Untergrundverhältnisse

Das Baufeld liegt im Bereich von Tonmergel, Sand, Ton und lokalem Quarzkies.

Als Voruntersuchung der oberflächennahen Bodenzonen wurden fünf Aufschlussbohrungen bis zu einer maximalen Tiefe von ca. 35 m abgeteuft. Unter der künstlichen Anschüttung, die bis maximal 6,4 m reicht, liegt eine schwach bis stark tonige, teilweise feinsandige Schluffschicht, die bereichsweise durch schluffige Feinsandbänder mit einer Mächtigkeit von ca. 2,7 m durchzogen wird.

Bei den Aufschlussbohrungen wurde Grund- bzw. Schichtwasser in Tiefen zwischen 12,9 und 19,7 m angetroffen. Die untersuchten Wasserproben ergaben einen leichten Sulfatangriff. Die gesamte Schlitzwand und die Gründungspfähle werden daher mit C3A-freiem Beton ausgeführt.

Herstellungsablauf

Aufgrund der oben beschriebenen Ausführung in Deckelbauweise müssen die Gründungspfähle vom Niveau des ersten Deckels ausgeführt werden. Die Pfahloberkante liegt daher drei Geschosse, also ca. 13 m unter der Geländeoberkante. Aufgrund der Einbindetiefe von bis zu 25 m ergibt sich somit eine Bohrtiefe von bis zu 40 m.

Die Bohrpfähle werden im Kellybohrverfahren mit zwei Drehbohranlagen vom Typ BG36 abgeteuft. Nach Fertigstellung der Gründungspfähle wird ein Drehbohrgerät umgerüstet und es werden die Hilfsstützenpfähle hergestellt.

Bohrpfahlherstellung
Bild: PORR AG

Parallel zu den Bohrarbeiten erfolgt die Schlitzwandumschließung. Für den Aushub wird ein Seilbagger LH875 mit einem 16 t-Schlitzwandgreifer eingesetzt. Die nachfolgenden Betonierarbeiten werden mit einem Hilfsgerät LH853 ausgeführt. Die zur Wasserhaltung notwendigen Brunnen werden ebenfalls mit einem Seilbagger abgebohrt. Die Absenkung des GW-Spiegels erfolgt zeitgleich mit dem Aushub und wird bis zur Auftriebssicherheit des Bauwerks betrieben.

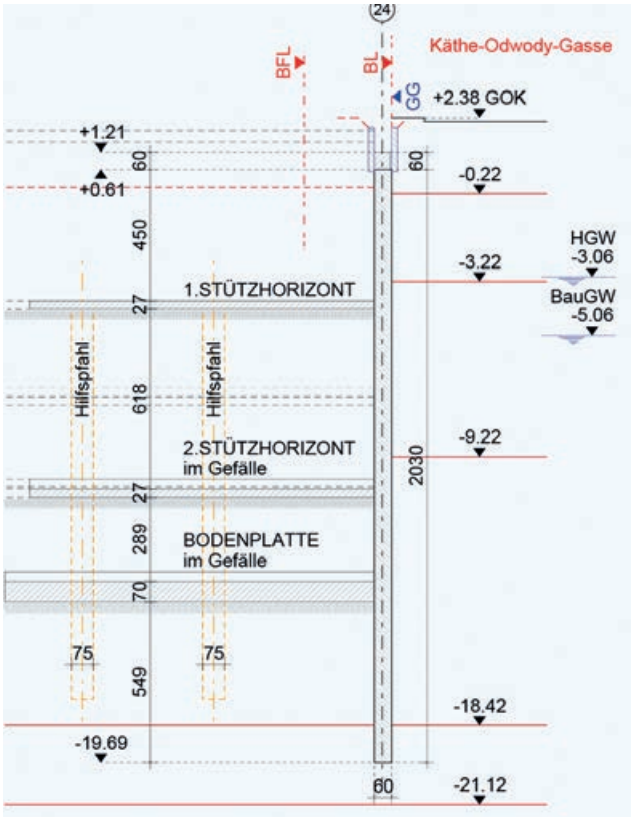
Nach Abschluss der Spezialtiefbauarbeiten erfolgt der erste Aushub bis zur Unterkante des ersten Deckels. Der Deckel mit einer Stärke von 27 cm wird mittels Steckeisen an die Schlitzwand und die Hilfsstützenpfähle angebunden. In den Bereichen der Abfahrtsrampen entlang der Schlitzwand wird der Betondeckel durch temporäre Stahlsteifen ersetzt. Der Bewehrungsanschluss der zukünftig tragenden Stützen und Träger an den Deckel wird mittels Schraubmuffen hergestellt. Die Betonage erfolgt von oben über vorab hergestellte Betonieröffnungen.

Den Abschluss der Baugrube bildet die Bodenplatte, die ebenfalls über Steckeisen an die Schlitzwand angeschlossen wird. Zur Sicherstellung der Dichtigkeit werden zusätzlich Verpressschläuche eingebaut.

Eingesetzter Beton

Bei den Gründungspfählen und der Schlitzwand, welche eine Dauermaßnahme darstellen, kommt ein Beton der Güte C25/30 B11 XC3 XD2 XF1 XA1L UB2 F59 GK32 CEM II 42,5 N zum Einsatz – davon werden ca. 13.000 m³ verbaut. Die nur temporär, zur Ableitung der Deckellasten, notwendigen Hilfsstützen werden mit Beton der Güte C25/30 B9 XC3 UB2 F59 GK32 CEM II 42,5 N hergestellt. Hiervon werden ca. 800 m³ verbaut. In Summe werden somit ca. 14.000 m³ Beton eingebaut.

Die Aussteifungsdeckel werden mit Beton der Güte C30/37, die Bodenplatte mit Beton der Güte C25/30 BS 1D hergestellt.



Schnitt des Tiefbaus
Bild: PORR AG

Betoneinbau Bohrpfahl
Bild: PORR AG

Pfahlherstellung
Bild: michael novy

Betoneinbau

Gründungs- und Hilfsstützenpfähle

Prinzipiell können verrohrte Bohrpfähle wie in Abb.1 dargestellt im Greiferbohrverfahren oder mit dem hier angewandten Drehbohrverfahren hergestellt werden. Der Ablauf gliedert sich in folgende Schritte:

- Aushub mit dem Greifer oder der Bohrschnecke im Schutz des Bohrrohres. Das heißt, dass das Bohrrohr ca. 0,5 – 1 m vorausgetrieben und anschließend das Bohrgut innerhalb der Vorrohrung mit dem Greifer oder der Bohrschnecke aufgenommen und gefördert wird. Dadurch ist die Bohrlochwandung immer gestützt.
- Einbringen des Bewehrungskorbes.
- Einbringen des Pfahlbetons nach dem Kontraktorverfahren. Hierbei wird über ein dichtes Schüttrohr, das aus Teilstücken von 3 m Länge besteht und bis knapp über die Bohrlochsohle eingestellt ist, der Beton eingebracht. Mit steigender Betonsäule im Bohrpfahl wird das Schüttrohr gezogen und es werden entsprechend dem Betonierfortschritt Teilstücke abgeschlagen. Um Einschlüsse zu vermeiden, muss zu jeder Zeit sichergestellt sein, dass das Schüttrohr mindestens 1 m in den Beton ragt. Die oberste, inhomogene Vermengungszone wird somit laufend nach oben gedrückt. Nach dem Freilegen der Bohrpfähle wird dieser Bereich, der ca. 0,3 m bis 0,5 m mächtig ist, händisch abgeschrämt.
- Ziehen des Bohrrohres. Die Rohrschüsse werden ähnlich wie die Schüttrohre mit fortschreitendem Betoniervorgang ausgebaut.
- Bei kleinen Bohrdurchmessern in standfesten Böden kann die Bohrung auch ohne Bohrlochstützung hergestellt werden. Alternativ zur Stützung mit einem Bohrrohr kann auch mit einer Stützsuspension gearbeitet werden.

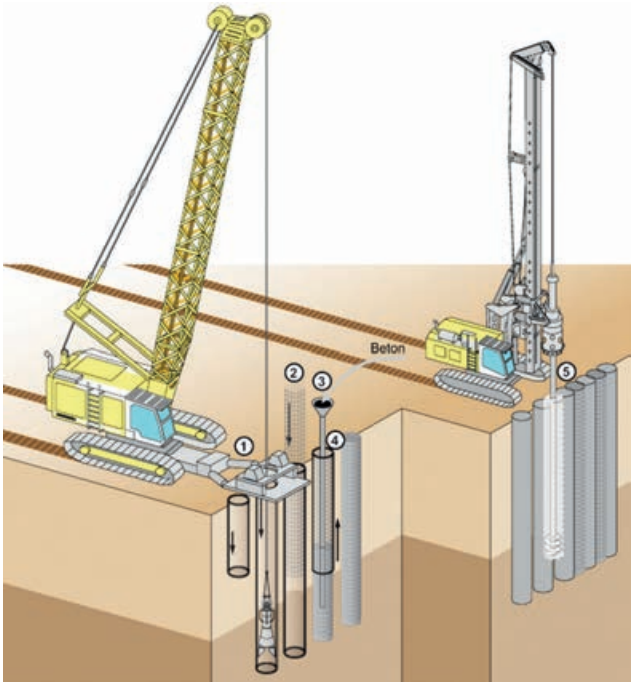


Abbildung 1: Bohrpfahlherstellung
Bild: PORR AG

Schlitzwand

Bewehrungskorb, Schlitzwand
Bild: PORR AG

Betoneinbau Schlitzwand
Bild: PORR AG

Schlitzwände können im Greifer- oder Fräsverfahren hergestellt werden. Beim Greiferverfahren erfolgt das Lösen des Materials über die Greiferschalen, die durch die Masse des Grundkörpers an die Sohle gepresst werden. Die Schlitzwandfräse hat anstelle der Greiferschalen Fräsräder, die das anstehende Material kontinuierlich zerkleinern und über eine Steigleitung nach oben fördern. Konkret gliedert sich die Schlitzwandherstellung wie in Abb. 2 ersichtlich in folgende Punkte:

- Herstellung der Leitwände als Stützung des obersten Bodenbereiches und als Führung des Greifers.
- Aushub der Schlitzelemente mit dem Greifer oder

der Fräse. Die Stützung der Schlitzwandung erfolgt während der gesamten Herstellung durch eine Bentonitsuspension. Die Vertikalität des Aushubs wird laufend über ein Messsystem, das am Greifer installiert ist, überwacht.

- Einbau von Abschalelementen bzw. Fertigteilelementen und des Bewehrungskorbes nach Erreichen der Endteufe.
- Betoneinbringung nach dem Kontraktorverfahren unter gleichzeitigem Abpumpen der Suspension.

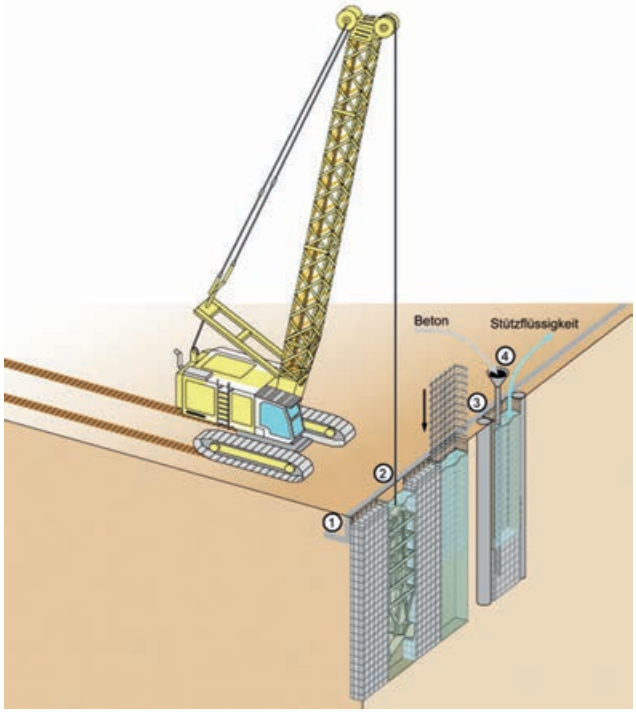


Abbildung 2: Schlitzwandherstellung
Bild: PORR AG

Schlitzwandherstellung
Bild: PORR AG

Zusammenfassung

Das beschriebene Baugrubenkonzept, bestehend aus Schlitzwand in Kombination mit Aussteifungsdeckel, weist vor allem im innerstädtischen Bereich erhebliche Vorteile auf. Tiefe Baugruben können ohne Inanspruchnahme von Nachbargrundstücken für Ankerungen ausgeführt werden. Die Verformungen können auf ein Minimum beschränkt werden, wodurch die Gefährdung von Nachbarbebauungen so gering wie möglich gehalten wird. Da die Deckel direkt auf dem anstehenden Erdreich hergestellt werden, entfällt die Ausführung einer Deckenschalung.

Die Schlitzwand bildet gleichzeitig die Außenmauer der Tiefgarage. Dadurch entfallen die Kosten für eine Innenschale und es steht mehr Grundfläche für die Garage zur Verfügung.

Projektdaten

Tragwerks- und Generalplanung	PORR Design & Engineering GmbH
Generalunternehmen	PORR Bau GmbH
Architekturplanung	Neumann und Partner ZT GmbH
Grundstücksflächen	Bauplatz 5: 3.120 m² Bauplatz 3: 2.470 m²

Bebaute Flächen	Bpl. 5: 28.500 m² über Niveau + 12.400 m² unter Niveau Bpl. 3: 34.400 m² über Niveau + 5.900 m² unter Niveau
Auftraggeber	
ML 5 Bauwerber	Wohnbauvereinigung für Privatangestellte Gemeinnützige Gesellschaft mit Beschränkter Haftung, Werdertorgasse 9, 1010 Wien "My Sky“ Verwertungs GmbH Co Floridsdorfer Hauptstraße 1, 1210 Wien
ML 3	Erste Immobilien Alpha Monte Laa GmbH & Co. KG Windmühlgasse 22 – 24 1060 Wien

„Santander Nordpark“

Errichtung eines Zweitstandorts für die SCB in Mönchengladbach

Dipl.-Ing. Cornel Kraus

Projektdaten

Standort	Am Nordpark 50 41069 Mönchengladbach
Auftraggeber	WPC REIT Sant 5 B. V. - Amsterdam
Bauausführung	PORR Deutschland GmbH Zweigniederlassung Düsseldorf & Großprojekte Hochbau
Baudauer	02.05.2014 – 28.08.2015
Grundstücksfläche	ca. 18.000 m²
Bruttogeschossfläche	24.486m²
Büro-Nutzfläche	22.450 m²
Bruttorauminhalt	ca. 100.150 m³
Betonmenge	ca. 13.000 m³
Stahlmengen	1.600 t
Geschosszahl	3
Parkplätze	468
Arbeitsplätze	1.500

Allgemeines

Im April 2014 erhielt die PORR Deutschland GmbH, Zentralniederlassung Düsseldorf, den Auftrag zur schlüsselfertigen Erstellung eines Bürogebäudes für die Santander Consumer Bank (SCB).

Das Gebäude ist neben der Hauptniederlassung im Zentrum am Santander-Platz der zweite Standort der SCB in Mönchengladbach. Es entstand auf 17.880 m² Grundstücksfläche in direkter Nähe zum Stadion am Nordpark an der Madrider Straße und dient als Verwaltungsgebäude für die Tochterunternehmen (BAN’s) der SCB. Die Bauzeit betrug 16 Monate.

Visualisierung des Projekts
Bild: AECOM

Die Santanderbank nutzt dieses Gebäude als Mieter. Der Investor und direkte Auftraggeber der PORR ist WPC REIT Sant 5 B. V. - Amsterdam, ein Immobilienfonds aus den Niederlanden, welcher die Baukosten über die SCB finanziert.

Dieser Neubau ist das erste Bauwerk des entstehenden neuen Businesspark II, der den Wirtschaftsstandort Mönchengladbach weiter stärken soll.

Das Gebäude bietet auf 24.486 m² Bruttogeschossfläche Arbeitsplätze für rund 1.500 Mitarbeiter.

Projektbeschreibung

Der Gebäudekomplex des BAN-Buildings besteht aus einem Untergeschoss (Teilunterkellerung), einem über alle Bauteile verbindenden Erdgeschoss sowie vier weiteren, aufgehenden drei geschossigen Bürotrakten, die jeweils durch zwei Koppelbauten erschlossen werden.

Im Bereich der Koppelbauten sind die Aufzüge situiert, die den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in zwei Dreier-Gruppen zur Verfügung stehen.

Aufzüge in den Koppelbauten
Bild: PORR AG

Zusätzlich wurden zwei Lastenaufzüge vom Erdgeschoss zum Untergeschoss sowie ein Postaufzug verbaut.

Das Erdgeschoss wird über einen großzügigen Eingangsbereich in Haus 1 mit Drehtrommeltüren, durch welche man in den Empfangsbereich gelangt, erschlossen. Neben dem Empfangstresen ist hier auch die Cafeteria angeordnet.

Eingangsbereich mit Empfangstresen
Bild: PORR AG

Das verbindende Element der vier Gebäudeteile im Erdgeschoss ist der breite Flurbereich im Erdgeschoss, der am gegenüberliegenden Gebäudeende in der Kantine endet. Diese beherbergt eine eigene Küche und bietet Platz für 350 Mitarbeiter. Küche und Kantine wurden von der SCB als Nachtragsleistung an die PORR beauftragt und termingerecht an den Bauherrn übergeben.

Im Erdgeschoss sind weitere Funktionsbereiche wie Schulungs- und Besprechungsräume sowie Räume für Facility-Zwecke angeordnet.

Die Obergeschosse bieten auf ca. 22.450 m² Büronutzfläche Platz für 1.500 Arbeitsplätze, die nach dem „Open Space“-Prinzip gestaltet wurde.

In den Mittelzonen befinden sich Besprechungs- und Telefonbereiche, um welche die Arbeitsplätze angeordnet sind. Als raumbildende Elemente sind Systemtrennwände zum Einsatz gekommen.

Technische Gebäudeausstattung
Auf dem Dach sind die Technikzentralen angeordnet, die das Gebäude mit Heizung, Kälte, Lüftung und Strom versorgen.

Die Temperierung des Gebäudes wird über Heiz-Kühldecken realisiert. Alle TGA (Technische-Gebäude-Ausstattung)-Funktionen wie beispielsweise die installierte Einbruchmeldeanlage, die Zutrittskontrolle und die gesamte Steuerung der Lichttechnik sind zentral über die Gebäudeleittechnik (GLT) steuerbar.

Außenbereich
Im Außenbereich stehen auf zwei separaten, durch Schranken gesicherten Parkflächen 468 Stellplätze zur Verfügung. Diese wurden zu einem großen Teil im Rahmen eines Zusatzauftrages abgewickelt und ebenfalls termingerecht übergeben.

Flurbereich im Erdgeschoss
Bild: PORR AG

Büroräumlichkeiten
Bild: PORR AG

Fassadengestaltung
Bild: PORR AG

Bauausführung

Rohbau
Die PORR hat am 02.05.2014 das Baufeld vom Bauherrn mit bereits fertiggestellter Baugrube übernommen und mit den Rohbauarbeiten und der Erstellung der Baustelleneinrichtung begonnen.

Der Rohbau besteht aus einem Stahlbetonskelettbau mit Brüstungsfertigteilen und wurde mit vier Kränen und zeitweise bis zu 70 gewerblichen Mitarbeitern, drei Polieren und zwei Bauleitern erstellt. Es wurden ca. 13.000 m³ Beton und 1.600 t Betonstahl verbaut.

Die Gründung erfolgte über Einzelfundamente in Verbindung mit einer 20 cm starken Bodenplatte. Da kein

Grundwasser oder drückendes Wasser ansteht war eine bituminöse Abdichtung des Untergeschosses ausreichend.

Im gesamten Gebäudebereich kam die MAXIMO-Schalung der Firma PERI für Wände zum Einsatz. Die Rundstützen sind mit einer Pappschalung zur Erzielung der gewünschten Oberflächenqualität hergestellt worden.

Decken wurden mit der Skydeck-Schalung realisiert. Durch die gemeinsam mit dem Schalungsproduzenten festgelegte Taktung konnten die Etagen der einzelnen Gebäudeteile im 3-Wochen-Rhythmus hergestellt werden.

Durch die Mischbauweise mit Brüstungselementen aus Fertigteilen sowie der örtlich hergestellten Decken wurde das Gerüst erst für den Beginn des Fassadenbaus und als Schutzgerüst für die Dachdichtungsarbeiten benötigt.

Rohbau
Bild: PORR AG

Richtfest
Bild: Detlef Ilgner

Am 07.11.2014, exakt 205 Tage nach Auftragserteilung an die PORR Deutschland GmbH wurde das Richtfest mit 120 geladenen Gästen gefeiert. Da die verbleibende Restbauzeit bis am 28.08.2015 äußerst kurz war, wurden der Ausbau und die Fassadenarbeiten mit Hochdruck vorangetrieben.

Ausbau
Aufgrund des engen Terminplans mussten die Trockenbauarbeiten für die Kühldecken auf Basis von theoretischen Maßen ausgeführt werden. Das Einlegen der aktiven Elemente erfolgte anschließend mit zeitlichem Abstand. Da sämtliche Arbeiten exakt ausgeführt wurden, konnten die Decken problemlos und termingerecht in Betrieb genommen werden.

Im Februar 2015 wurde mit dem Ausbau der zusätzlich beauftragten Küche begonnen.

Sämtliche raumbildenden Leichtbauwände bestehen aus „Aquapaneel“ mit dem zugehörigen Ständerwerk in C3-Korrosionskategorie. Die Abdichtungsarbeiten wurden äußerst sorgfältig durch ein Spezialunternehmen mit einem PU-Material ausgeführt. Das System eignet sich nicht nur hervorragend für hoch beanspruchte Bereiche, sondern wirkte sich auch auf den Bauablauf positiv aus, da es bereits nach kürzester Zeit begeh- und belastbar war. Die Phase des Ausbaus erstreckte sich von 12/2014 bis 08/2015.

Fassade
Die Fassade zeichnet sich durch langestreckte Fensterbänder in den Obergeschossen aus, während das Erdgeschoss mit einer Pfostenriegelfassade umschlossen ist. Die Fassadenverkleidungen bestehen aus Keramikelementen, Aluverkleidungen sowie in Teilbereichen aus WDVS.

Ein Highlight ist sicher die farbliche Gestaltung der Teilflächen in „Santander Rot“ sowie das markante Firmenlogo der Santander an den Stirnseiten von Haus 1, die „Santander Flamme“.

Schlussbemerkung
Trotz Zusatzleistungen in der Höhe von ca. EUR 6 Mio. konnte durch den enormen Einsatz aller am Bau Beteiligten der Endtermin eingehalten und das Bauwerk am 28.08.2015 termingerecht und in der vereinbarten Qualität an den Bauherrn übergeben werden. Die Schlüsselübergabe an den Bauherrn erfolgte am 30.10.2015 im Rahmen einer Veranstaltung mit 250 geladenen Gästen.

Seniorenwohnheim „O-Dorf“

Ein Haus zum Wohlfühlen für alle Generationen

Ing. Johannes Scherl

Allgemeines

Die Innsbrucker StadtBau GmbH errichtete im Auftrag der Stadtgemeinde Innsbruck bzw. der Innsbrucker Sozialen Dienste (ISD) ein Wohn- u. Pflegeheim in der Innsbrucker An-der-Lan-Straße. Zwischen dem ehemaligen SPAR-Markt und der Uferpromenade entstand auf der neu gebildeten Grundparzelle ein Seniorenwohn- und Pflegeheim mit der Hausbezeichnung „An-der-Lan-Straße 26a“.

Das Projekt, dem ein Wettbewerb vorausging, wurde auf einem Grundstück errichtet, welches im Flächenwidmungsplan als Sonderfläche ausgewiesen ist. Der neu erstellte Bebauungsplan sah dafür eine besondere Bauweise vor. Das Gebäude mit der Nutzung als Alters- und Pflegeheim wurde in der Gebäudeklasse 5 laut OIB-Richtlinien gebaut. Ein eigenes Brandschutzkonzept war daher zwingend erforderlich.

Im August 2013 wurde die Arbeitsgemeinschaft „Wohnheim O-Dorf“ unter wesentlicher Beteiligung der PORR Bau GmbH mit den auszuführenden Baumeisterarbeiten beauftragt.

Westansicht Allgemeintrakt / Wohnheim
Bild: ARTEC

Nord-Ostansicht, Wohnheim und Kapelle
Bild: ARTEC

Lage

Das Bauvorhaben befindet sich in schöner Lage, direkt an der Innpromenade, im Stadtteil Olympisches Dorf in Innsbruck. Es ist nicht nur ein Architekturjuwel der Stadt, sondern auch ein Beispiel für die gelungene Einbindung des Stadtumfelds in das Heimleben.

Südansicht Wohnheim
Bild: ARTEC

Dachterrasse der Allgemeintrakts und Demenzgarten
Bild: ARTEC

Projektdaten

Auftraggeber	Innsbrucker Stadtbau GmbH
Auftragnehmer	ARGE Wohnheim O-Dorf
Architektur	ARTEC Architekten, Bettina Götz, Richard Manahl
Projektart	Wohn- und Pflegeheim
Baubeginn	August 2013
Bauende	März 2015
Baugrubensicherung	200 m² Spritzbetonsicherung 110 Stück Injektionsbohranker IBO R32N 1.200 m³ Unterfangung- und Tiefgründungssäulen – Hochdruckbodenvermörtelungen 1.700 m duktile Gusspfähle betonverpresst
Beton	7.600 m³
Bewehrung	825 t
Betondecken-Hohlkörper	14.000 Stück
Konstruktiver Baustahl	30 t
Schleuderbetonstützen	17 Stück
Gerüst	7.000 m² Fassadengerüst 2.000 m² Flächengerüst
Innenputz	7.500 m²
Tiefgaragenstellplätze	19 (Quartiergarage) + 23 (Wohnheimgarage)
Pflegezimmer	118

Projektbeschreibung

Das Gebäude reicht von der An-der-Lan-Straße über die Promenade bis nahe zum Inn und besteht aus einem Untergeschoss, einem zum Teil zweigeschossigen Erdgeschoss und fünf Obergeschossen. Im Untergeschoss befinden sich die Tiefgarage mit 23 PKW-Abstellplätzen und diverse Nebenräume. Die Tiefgarage ist mit dem Nachbargrundstück verbunden, auf dem sich eine Quartiersgarage mit weiteren 19 PKW-Stellplätzen und Nebenräumen befindet. Die Zufahrt zu beiden Garagen erfolgt von der An-der-Lan-Straße 26 über die Quartiergarage über eine geschlossene Rampe mit einer Neigung von 18 %.

Im Erdgeschoss des Gebäudes befinden sich ein Café, Verwaltungsräume, Büros und Allgemeinräume. Vom 1. Obergeschoss bis zum 5. Obergeschoss sind die Bettenstationen mit insgesamt 118 Zimmern, diverse Versorgungs- und Aufenthaltsräume sowie die Erschließungsbereiche untergebracht. Für das Wohnheim wurden ebenerdig, im Anlieferungsbereich der An-der-Lan Straße, vier Parkplätze für Besucher errichtet. Abstellplätze für Fahrräder sind ebenfalls im Anlieferungsbereich und beim Café auf der Parkseite situiert worden.

Innenhof
Bild: ARTEC

Breite Gangbereiche des Wohnheims
Bild: ARTEC

Architektur

Das Wohnheim wurde völlig aus den Voraussetzungen der Umgebung heraus entwickelt. Die einzigartige Lage des Heims innerhalb eines Parks forderte einen Mehrwert für den Ort und dessen Bevölkerung.

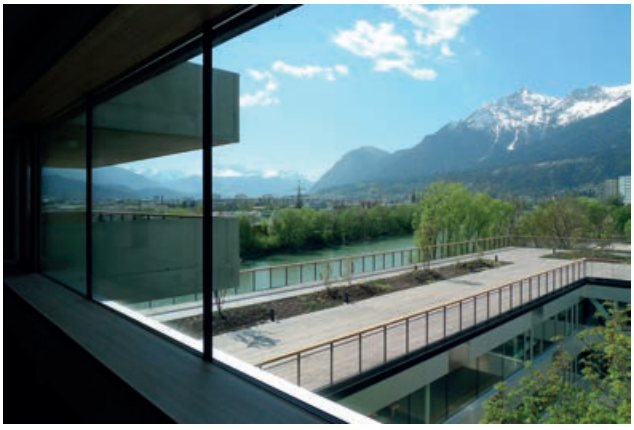
Neben der ungestörten Durchgängigkeit des Parks sollten schlanke Trakte den freien Himmel möglichst wenig beeinträchtigen. Dazu sollte die Möglichkeit geschaffen werden, die beiden öffentlich zugänglichen Räume des Wohnheims – das Café und die Kapelle – auch für die Bevölkerung im Umfeld optimal nutzbar zu gestalten. Um das Heim so gut wie möglich in die Umgebung einzubinden, war der von der Stadtverwaltung an die

Landschaftsarchitekten Auböck + Karasz vergebene Gestaltungsauftrag sehr umfassend. Es sollte ein neuer zentraler Aufenthaltsort am Inn für alle Schichten der Bevölkerung entstehen: eine Kinderspiel-Landschaft und Trainingsmöglichkeiten für ältere Leute, Sandbuchten am Wasser, Liegeflächen in der Wiese und Sportanlagen.

Das Haus selbst profitiert durch die gewählte Gebäudeform und bietet große Terrassen zwischen Bäumen und Nachbarhäusern und eine Aussicht vom Zimmer ins Grüne. Die Gänge haben vielfältige Sitzmöglichkeiten, wie beispielsweise eine „Hausbank“ vor jedem Zimmer. An den Gebäudeenden münden die Gänge in die offenen Aufenthaltsbereiche, mit intimeren „Stuben“ und schöner Aussicht.

Von allen Zimmeretagen kann das vielfältige Geschehen im Park und am Fluss und die hoch aufragende Bergwelt im Norden und Süden betrachtet werden. Um das Haus mit einer praktikablen Innengestaltung auszustatten, entwickelten die Architekten – über die Gebäudeplanung hinaus – die gesamte Einrichtung zusammen mit dem "Innsbruck sozialen Dienst".

Innenhof mit erhaltenem Baum
Bild: ARTEC



Dachterrasse des Wohnheims im 3.OG
Bild: ARTEC

Gangbereich des Allgemeintraktes im EG
Bild: ARTEC

Bauablauf

Baugrube und Rohbau

Nachdem die Abbrucharbeiten des bestehenden Garagengebäudes, mit einem umbauten Raum von ca. 5.500 m³, abgeschlossen waren, begann man mit den Rodungs- und Baugrubenaushubarbeiten. Für die Grundstücksfreimachung mussten ca. 80 Bäume gefällt sowie 8.000 m² Grundstücksfläche gerodet bzw. das geforderte Höhenniveau hergestellt werden.

Da sich auf dem Areal des neu zu errichtenden Wohnheims der bestehende Geh- und Radweg der Grünbachpromenade befand, war es erforderlich, diesen Abschnitt während der gesamten Bauphase umzuleiten. Für die Baugrube der Tiefgarage wurde nördlich, entlang der An-der-Lan-Straße, aufgrund des zu geringen Arbeitsraums zum bestehenden Gehsteig, eine Spritzbetonsicherung mit Injektionsbohrankern angeordnet. Da die Tiefgarage im westlichen Bereich komplett an das bestehende Sternhochhaus angebaut wurde, musste das benachbarte Gebäude mittels Hochdruckbodenvermörtelungs-Säulen unterfangen werden.

Schalarbeiten TG-Decke – Quartiergarage
Bild: PORR AG

Im Zuge des Rohbaus der Tiefgarage stieß man im Bereich der südlichen Baugrube auf einen nicht tragfähigen Boden. Die Folge daraus war ein vollflächiger

Bodenaustausch von gut 60 cm Frostkoffer sowie zusätzlich 100 Stück duktile Gusspfähle, welche mittels Beton verpresst werden mussten.

Eine weitere Herausforderung war die Überbauung des bestehenden Stadtkanals, der über einen Durchmesser von 2 m verfügt und die gesamte Bauzeit über in Betrieb bleiben musste.
Im südlichen Bereich der Baustelle stellte man das komplette Gebäude auf Stelzen, wodurch sich Deckenunterstellungshöhen von bis zu 10 m ergaben. Um diese statische Höchstleistung zu meistern, kamen 33 DSV-Säulen mit einer Länge von ca. 9 m, welche an verschiedensten Grundrisspunkten in das Erdreich gebohrt wurden, zur Ausführung.

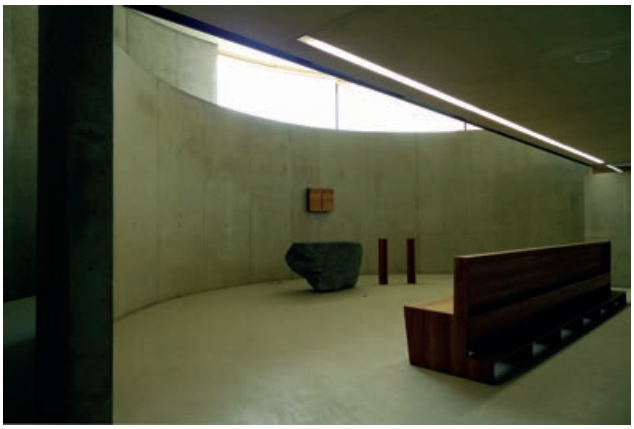
Am Kopf dieser Betonsäulen betonierte man wiederum Einzelfundamente mit ca. 10 m³ Beton Einzelausmaß sowie miteinbetonierten Stahleinlagen. Schlussendlich wurden auf die Fundamente Schleuderbetonstützen mit Durchmessern von bis zu 60 cm und Knicklängen von bis zu 9,50 m versetzt, um die massiven Lasten der aufgeständerten Überbauung sicher in den Boden leiten zu können. Für die Schalarbeiten der hohen Decken wurden eigene Traggerüste und Deckentische von Schalungsanbietern verwendet, welche auf ein vollflächiges Betonpflaster gestellt werden mussten, um dem Druck von oben Stand halten zu können.

Die Decken wurden aufgrund der statischen Aushärtungsphasen länger unterstellt, was zu einer Erschwernis während der Rohbauphase führte. Zur Gewichtsreduktion der Decken und Allgemeinlasten wurden in bestimmte Deckenbereiche Hohlkörper aus PE-HD Recyclingmaterial eingebaut.

Deckenschalsystem mit PERI Multiprop-Traggerüst
Bild: PORR AG

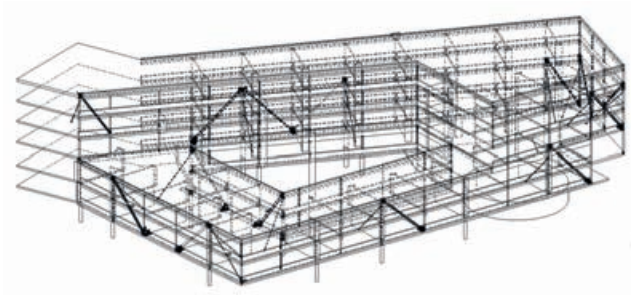
Kapelle
Ein Highlight des Projekts war die Herstellung und Integration einer Kapelle im süd-östlichen Bereich des Erdgeschosses. Dafür mussten ca. 85 m runde Betonwände in Sichtbetonqualität mit Radien bis zu 8 m und Höhen bis zu 6 m hergestellt werden. Die Wände erhielten außenseitig vorgesetzte Betonfertigteilschalen, welche die Sichtbetonoptik auch nach außen präsentieren. Die Kapelle entstand so als geschlossener, sakraler und erkennbar solitärer Baukörper.

Westliche Außenansicht der Kapelle
Bild: ARTEC



Innenansicht der Kapelle mit Sichtbetoncharakter
Bild: ARTEC

Statik und Brandschutz
Um die statischen Erfordernisse bis in das 5. Obergeschoss erfüllen zu können, benötigte man ein aufwendiges Stahlbaukonzept mit Hängern aus Flachstahl welche über mehrere Geschosse führten. Es wurden auch verschiedenste Verbundstützen aus Stahl, Formrohre sowie Verbundträger in Decken und Unterzügen verarbeitet. Die brandschutztechnischen Anforderungen machten es erforderlich, sämtliche sichtbaren Baustahlteile des Bauwerks mit einem R90 Brandschutzanstrich zu versehen.



3D Gesamtübersicht Führungsplan Stahlbau
Bild: Statikplanauszug St20 ZSZ Ingenieure

Innenhof mit Waldgarten
Bild: PORR AG

Außenanlagengestaltung

Nachdem die Rohbauarbeiten nach 10 Monaten Bauzeit bereits Mitte Mai 2014 abgeschlossen waren, begann man ab September 2014 mit der aufwändigen Gestaltung der Außenanlagen. Der während der Bauzeit umgelegte Geh- und Radweg entlang des Inns wurde in neu versetzter Lage wieder hergestellt und führt teilweise unter der aufgeständerten Überbauung des Wohnheims hindurch. Die Feuerwehrzufahrt zum benachbarten Sternhochhaus wurde ebenfalls wieder errichtet, der öffentliche Weg von der An-der-Lan-Straße zur Promenade asphaltiert und alle restlichen Außenflächen entsprechend gestaltet.

Die Schmuckstücke der gesamten Anlage sind zweifelsfrei der große Platz unter dem Wohnheim und der einladende Innenhof mit Waldgarten mit einer Gesamtfläche von rund 3.000 m². Nach Vorgabe der Landschaftsarchitekten wurde die großzügige Fläche mit mehreren Stahlbändern unterteilet, in denen formschöne, vorher eigens aus einem Steinbruch ausgesuchte Bruchsteine, platziert wurden, welche ca. zwei Drittel aus dem Boden ragen. Die restlichen begrenzten Flächen wurden mit einem dunklen Basaltsplitt abgedeckt – wodurch die Optik „aus dem Boden wachsender Steine“ erzeugt wird. Die gesamte Platzfläche erhielt als Besonderheit eine eingefärbte Asphaltdeckschichte. Weiters wurden ausreichend Sitzmöbel, Abfalleimer, Baumscheiben und Fahrradständer in die Außenanlage integriert. Am südlichen Ende des Allgemeintraktes entstand das Café als Ort der Kommunikation mit innen- und außenliegenden Sitzmöglichkeiten.

Café im EG des Allgemeintrakts
Bild: ARTEC

Schlussbemerkung

Abschließend kann gesagt werden, dass, trotz der schwierigen und vor allem aufwändigen Arbeiten sowie der eher kurz bemessenen Bauzeit von insgesamt 18 Monaten, ein modernes, auf qualitativ hohem Standard erstelltes Wohn-u. Pflegeheim termingerecht in Betrieb genommen werden konnte. Aufgrund der guten Zusammenarbeit mit unserem Bauherrn und dem ARGE-Partner konnte zur vollsten Zufriedenheit aller Anwesenden am 22. September 2015, zum Tag der offenen Tür des Heimbetreibers, der Innsbrucker Sozialen Dienste, feierlich geladen werden. Die PORR konnte auch bei diesem Projekt mit ihrem vielseitigen Know-how einen entsprechenden Beitrag zum vollen Erfolg des Projekts beitragen.

WQA „Wohnquartier am Alexanderplatz“

Ein weiteres PORR-Projekt im Zentrum Berlins

Dr. Christian Schlegel

Allgemeines

Das Projekt WQA mit 190 Wohnungen sowie Gewerbe- und Büroflächen im Erd- und ersten Obergeschoss ist Teil eines Gebäudeensembles, welches zusätzlich 400 Studentenapartments, einen Supermarkt und eine Kindertagesstätte beherbergt.

Die PORR Deutschland GmbH, Zweigniederlassung Berlin, wurde im Jahr 2013 mit der schlüsselfertigen Errichtung einschließlich einer vollständigen Ausführungsplanung nach HOAI (Honorarverordnung für Architekten- und Ingenieursleistungen) für Architektur, Haustechnik, Statik und Außenanlagen beauftragt. Die Ausführung des Projekts erfolgte etwa zeitgleich mit dem zweiten Teil des Ensembles, Studio B genannt, welches durch einen anderen Generalunternehmer abgewickelt wurde.

Visualisierung des Projekts WQA (vorne) und Studio B
Bild: Collignon

Lage

Das Projekt entstand in zentraler Lage im Berliner Stadtbezirk Mitte und liegt verkehrsgünstig nahe dem Alexanderplatz.

Aufgrund der Nachbarbebauung – insbesondere eines aus dem vorigen Jahrhundert stammenden Gebäudes mit dunkelroten Klinkern – waren stadtarchitektonische Gesichtspunkte bei der Gestaltung der Fassaden zu berücksichtigen.

Projektbeschreibung

Das Projekt gliedert sich in zwei Bauteile mit einem Untergeschoss, neun Obergeschossen und zwei Staffelgeschossen. Die Zwei- bis Dreiraumwohnungen haben Flächen von ca. 40 m² bis über 70 m² und verfügen über großzügige Balkone und Fensterflächen. Die Wohnungen in den Staffelgeschossen haben weitläufige Terrassen, die einen schönen Ausblick auf die Stadt bieten. Alle Wohnungen sind mit Fußbodenheizung, Echtholzparkett, Küchen, Gäste-WCs, Abstellräumen und qualitativ hochwertigen Bädern ausgestattet.

Musterzimmer mit Küche
Bild: PORR AG

Badezimmer
Bild: PORR AG

Die Innenhöfe sind für eine gemeinschaftliche Nutzung vorgesehen. Grünanlagen mit Bäumen, Sträuchern, Rasenflächen, Spielgeräten und Sitzgelegenheiten sorgen hier für einen wohnlichen Aufenthaltsbereich im Freien, der im Außenbereich der Anlage durch eine öffentliche Grünfläche weitergeführt wird.

Im Untergeschoss sind alle Technikräume und eine großzügige Tiefgarage mit 71 Stellplätzen für PKWs sowie zahlreichen Fahrradstellplätzen untergebracht.

Tiefgarage
Bild: PORR AG

Das Erd- und erste Obergeschoss ist für Gewerbe und Büronutzung vorgesehen.

Planung

Frühzeitig, das heißt bereits in der Phase der Genehmigungsplanung, standen Mitarbeiter des späteren Projektteams der PORR den Planern fachlich zur Seite. So konnte mit allen Planungsbeteiligten der Grundstein für eine architektonisch ansprechende Gestaltung des Projekts unter Berücksichtigung der besonderen Bedingungen eines Hochhauses und den Anforderungen an die Fassadengestaltung gelegt werden. Die Ausführungsplanung, Phase 5 der HOAI, wurde anschließend mit den Büros GFB (Architektur) und HTPS (Statik, Tragwerksplanung) und unter Nutzung von internem PORR-Know-how mit der PORR Design & Engineering (Haustechnik) ausgeführt.

Schwerpunkte der Planungen bildeten die Druckbelüftung der Feuerwehraufzüge und Fluchttreppenhäuser, die Gestaltung der Wohnungen mit großzügigen Fensterflächen und ansprechenden Grundrissen, die Einhaltung der Vorgaben der Energieeinsparverordnung sowie des Brand- und Schallschutzes.

Bauausführung

Die Baugrube

Auf dem Baugrundstück befand sich ein Parkhaus mit einer Trafostation und einem Kühlhaus aus den 70er Jahren. Die Bauarbeiten begannen im Februar 2014 mit dem Abriss dieser Altbebauung.

Dabei wurden archäologische Funde wie Grabstätten eines alten Friedhofs und Reste von mittelalterlichen Bebauungen freigelegt. Während des Baugrubenaushubs und den Bauarbeiten musste deshalb auf Grabungsarbeiten des archäologischen Teams sowie die Aufzeichnung und Bergung der Funde Rücksicht genommen werden.

Das archäologische Team bei der Arbeit
Bild: PORR AG

Das archäologische Team bei der Arbeit
Bild: PORR AG

Durch die konstruktive Zusammenarbeit mit dem Grabungsteam Dressler konnten die Arbeiten ohne Beeinträchtigung der Rohbauarbeiten ausgeführt werden. Es war für alle ein besonderes Ereignis, die Ausgrabungen mitzuerleben und anhand der Fundstücke Interessantes aus der Geschichte Berlins zu erfahren.

Freigelegte Reste früherer Bebauung
Bild: PORR AG

Archäologische Fundstücke
Bild: PORR AG

Mittelalterlicher Ziegelstein mit „Tannenbaum“-Prägung
Bild: PORR AG

Der Rohbau

Die Rohbauarbeiten starteten im April 2014. Mit Hilfe von zahlreichen Optimierungen wie dem Einsatz von Filigrandecken, nichttragenden Mauerwerkswänden, von Fertigteilen und Halbfertigteilen während der Ausführung, wurden alle Potentiale einer Bauzeitverkürzung genutzt. Zusätzlich wurde eine strenge Logistik aller Anlieferungen, wie Fertigteilen, Schalungen, Gerüstmaterialien, Mauersteinen, Beton und Bewehrung, erarbeitet und konsequent umgesetzt. So gelang es noch im Dezember 2014, einen Monat früher als geplant, das letzte Geschoss des Rohbaus fertigzustellen.

Baugrube mit Rohbauarbeiten im Untergeschoss
Bild: PORR AG

Fertiggestellter Rohbau
Bild: PORR AG

Eine besondere Herausforderung bildeten die versetzt übereinander angeordneten Balkone. Der übliche Lastabtrag der Fertigteilbalkone geschossweise, mit Schwerlaststützen war hier nicht möglich. In enger Zusammenarbeit mit einer Gerüstbaufirma wurde schließlich eine praktikable und kostengünstige Lösung gefunden: Die Lagerung der Fertigteilbalkone erfolgte mit einer temporären Gitterträgerkonstruktion innerhalb des Fassadengerüstes.

Nach dem Abbinden und Erreichen der Festigkeit des Betons konnte die Gitterkonstruktion in die nächste Etage umgesetzt werden.

Die Fenster wurden als zweifarbige Kunststofffenster mit

Dreifachisolierverglasung und Fensterlüfter nach den Vorgaben der Energiesparverordnung und des Schallschutzes geplant und bereits während der Rohbauarbeiten montiert. So gelang es, dass bereits kurz nach den Rohbauarbeiten das gesamte Gebäude winddicht hergestellt war und die Ausbauarbeiten zeitnah starten konnten.

Im Erdgeschoss kamen Aluminium-Glasfenster und Türen mit Oberlicht zum Einsatz.

Gute Erfahrungen hinsichtlich einer sauberen und sicheren Baustelle wurden auch mit dem eingesetzten Entsorgungskonzept gemacht. Ein extra beauftragtes Entsorgungsunternehmen war für die kontinuierliche Baureinigung, die Entsorgung von Rest- und Verpackungsmaterialien sowie für die Bedienung der Lastenaufzüge zuständig.

Fassadenansicht mit versetzten Balkonen
Bild: PORR AG

Fassade
Sehr intensiv wurden die technischen Aspekte und die Bemusterung der Fassade bearbeitet. Die Planung und Überwachung der Ausführungsdetails der Fassade als Systemlösung eines Wärmedämmverbundsystems mit aufgeklebten Klinkerriemchen unter Erfüllung der Hochhausrichtlinien erfolgte unter unter Einbeziehung eines Fassadengutachters.

Bei der Bemusterung der Klinkerriemchen waren sowohl die Vorstellungen der Architekten, des Bauherrn, des Senats von Berlin sowie die technischen Vorschriften zu berücksichtigen. Letztlich wurde ein Klinker – hergestellt als Spaltklinker – ausgewählt, der eine attraktive Oberflächengestaltung im Zusammenhang mit dem weißen Farbkonzept der Balkone ermöglichte.

Fassadenansicht mit dunklem Klinkerriemchen und Balkonen
Bild: PORR AG

Ausbau
Aufgrund des Gebäudegrundrisses waren viele unterschiedliche Wohnungs- und damit Badgrundrisse vorgegeben. Alle Bäder und Gäste-WCs mussten deshalb konventionell hergestellt werden.

Durch eine straffe Bauablaufplanung mit intensiver terminlicher und qualitativer Kontrolle aller Gewerke, konnten auch die Ausbauarbeiten vorzeitig fertiggestellt werden. Bereits einen Tag nach der Abnahme im September 2015 zogen die ersten Mieter in ihre neuen Wohnungen ein.

Schlussbemerkung
Mit diesem Wohn- und Geschäftshaus wurde ein weiteres Projekt – in gewohnter PORR-Qualität – im Zentrum Berlins verwirklicht.

Projektdaten

Firma	PORR Deutschland GmbH, Zweigniederlassung Berlin, Hochbau
Auftraggeber	SONUS City GmbH & Co. KG
Projektart	Wohn- und Geschäftsgebäude, Neubau
Abriss Altbau	Februar 2014
Bauzeit	April 2014 bis September 2015
Bruttogeschossfläche	ca. 25.500 m²
Büroflächen	ca. 1.700 m²
Gewerbeflächen	ca. 1.500 m²
Wohneinheiten	190
Tiefgaragenstellplätze	71

Umgestaltung der inneren Mariahilfer Straße

Ein neues Gesicht für Wiens größte Fußgängerzone

Dipl.-Ing. Johannes Blieweis

Einleitung

Die Mariahilfer Straße entwickelte sich in den letzten Jahren zu einer stark frequentierten Einkaufsstraße an der Grenze zwischen dem 6. und dem 7. Wiener Gemeindebezirk. Die gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ließ die Fußgängerfrequenz stetig steigen, auch eine Zunahme des Radfahrverkehrs war deutlich spürbar. Die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs hingegen nahm für die Einkaufsstraße immer weiter ab.

Die dadurch auftretenden Kapazitätsgrenzen des Straßenraums für den Fußgänger- und Radfahrverkehr führten schließlich zu Überlegungen einer völligen Neuorganisation des Verkehrskonzepts für die Mariahilfer Straße.

Bundesländerplatz
Bild: Bureau B+B / Ricky Rijkenberg

Im Oktober 2013 wurde die Mariahilfer Straße zwischen Getreidemarkt und Westbahnhof für eine siebenmonatige Testphase zur Begegnungszone bzw. im Bereich zwischen Andreasgasse und Stiftgasse zur Fußgängerzone erklärt. Unmittelbar nach der Befragung der Bewohner des 6. und 7. Bezirks im März 2014 erfolgte die Ausschreibung der Maßnahmen zur baulichen Umgestaltung.

Die Bietergemeinschaft unter der technischen Oberleitung der TEERAG-ASDAG AG konnte im April 2014 den Auftrag für die Umgestaltung gewinnen.

Eckpunkte der Umgestaltung

- Verkehrsberuhigung hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs durch Verordnung einer Fußgängerzone zwischen Andreasgasse und Kirchengasse sowie einer Begegnungszone zwischen Gürtel und Andreasgasse bzw. zwischen Kirchengasse und Getreidemarkt
- Gestalterische Unterstützung des neuen Verkehrskonzeptes. Die nachfolgende Auswahl der Materialien zur Oberflächengestaltung unterstützt bei der optischen Wahrnehmung der unterschiedlichen Verkehrsflächen:

Begegnungszone Gehwege	Betonplatten unterschiedlicher Formate von 20/8/40 bis 40/8/60
Begegnungszone Fahrbahn	Betonsteine 20/10/30
Fußgängerzone	Granitplatten unterschiedlicher Formate und Sorten (Hartberger, Herschenberger und Gebhartser Syenit von 32/14/32 bis 32/14/60)

Granitpflaster Fußgängerzone
Bild: Franz Groyer

- Barrierefreiheit bei allen Querungen, Einmündungen und Zugängen wurde unter Berücksichtigung der Randbedingungen konsequent umgesetzt
- Durchgehend konzeptioniertes Blindenleitsystem
- Reduzierung der Beschilderung, um Übersichtlichkeit und Aufgeräumtheit im Verkehrsraum zu erzielen
- Möblierungselemente zur Aufwertung des Straßenraums
- Schanigartenkonzept, um den Fußgängerverkehr ungehindert entlang der Geschäftsfronten abzuwickeln
- Verbessertes Beleuchtungskonzept im Bereich des Fußgängerverkehrs

Möblierungselemente
Bild: Bureau B+B / Ricky Rijkenberg

Bautechnische Details

Das Konzept zur Neugestaltung sah vor, die im Bestand vorhandenen Beton- und Granitpflasterplatten weitestgehend wieder zu verwenden. Zu diesem Zweck wurden die Pflasterplatten schonend aufgebrochen und gereinigt. Vor der Verfuhr auf ein im Baubereich eingerichtetes Lager wurden die Platten nach Formaten sortiert, auf Paletten geschlichtet und foliert.

Im Bereich der Fußgängerzone von Andreasgasse bis Kirchgasse kamen ausschließlich neue Granitplatten mit einer Stärke von 14 cm zum Einsatz. Die in diesem Bereich gewonnenen Betonplatten dienten der Herstellung der Gehsteigoberfläche in den Begegnungszonen. Beim Wiedereinbau konnte aufgrund des guten Zustands des Betonplattenmaterials und der sorgfältigen Vorgehensweise ein Wiederverwendungsgrad von ca. 70 % erreicht werden.

Baufeld Bundesländerplatz / Fußgängerzone
Bild: Franz Groyer

Die Fahrbahn der Begegnungszone wurde mit neuen Betonsteinen mit einer Stärke von 10 cm ausgeführt. Die im Bestand vorhandenen Platten waren aufgrund ihrer Stärke nicht geeignet die in diesem Bereich auftretenden Verkehrsbelastungen aufzunehmen.

Die neue Busroute der Linie 13A von der Capistrangasse bis zur Kirchengasse wurde infolge der intensiven Befahrung mit einer eigenen Konstruktion ausgeführt. Hier wurden Granitgroßsteine im Format 20/30 mit einer Stärke von 18 cm verwendet.

Sämtliche Pflasterflächen wurden in ungebundener Bauweise ausgeführt, wobei die befahrbaren Bereiche mit einer Tragschicht aus Pflasterdrainbeton versehen wurden.

Regelaufbauten

Fußgängerzone	14 cm Granitpflasterplatten 3 cm Sandbett 20 cm Pflasterdrainbeton
Gehsteig Begegnungszone	8 cm Betonpflasterplatten 3 cm Sandbett tlw. 20 cm Pflasterdrainbeton
Fahrbahn Begegnungszone	10 cm Betonverbundplatten 3 cm Sandbett 20 cm Pflasterdrainbeton
Gehsteig Begegnungszone	18 cm Granitpflaster 3 cm Sandbett 30 cm Pflasterdrainbeton

Bauablauf

Die Mariahilfer Straße wurde in zwei Bauabschnitte eingeteilt:
1.) Abschnitt zwischen Kaiserstraße und Kirchengasse
2.) Abschnitt zwischen Kirchengasse und Getreidemarkt

Im Mai 2014 wurde mit dem Umbau des Abschnitts zwischen der Kaiserstraße und der Kirchengasse begonnen. Um die Zu- und Abfahrt für den Lieferverkehr der ansässigen Betriebe sicherzustellen, wurde nur in jedem zweiten Häuserblock gearbeitet. Innerhalb der Baufelder war bis auf wenige Ausnahmen jeder Individualverkehr untersagt. Der Bereich zwischen den Baufeldern wurde mit Hilfe eines großräumigen Verkehrskonzepts genutzt, um die Mariahilfer Straße für Autofahrer, egal ob Anrainer oder Besucher, erreichbar zu halten.

Für Fahrzeuge der Feuerwehr musste in allen Bereichen eine durchgehenden Zu- und Abfahrtsmöglichkeit sichergestellt werden. Es wurde ein 3,5 m breiter Korridor freigehalten, um im Notfall jedes Objekt auf der Mariahilfer Straße erreichen zu können. Die rasche Zufahrtsmöglichkeit für Einsatzfahrzeuge und der gleichzeitige Passantenschutz einer so hoch frequentierten Einkaufsstraße stellten eine große Herausforderung dar, die von jedem auf der Baustelle tätigen Arbeiter höchste Sorgfalt in der Handhabung seines Geräts erforderte. LKWs, Radlader und Motorjapaner mussten durchgehend von Einweisern begleitet werden, Bagger und selbstfahrende Pflasterverlegegeräte wurden mit viel Umsicht bedient, um die Gefährdung für den Fußgängerverkehr möglichst gering zu halten.
Der Sorgfalt der mehr als 100 beteiligten Mitarbeiter ist es zu verdanken, dass bei den vielen geleisteten

Arbeitsstunden auf der Baustelle kein einziger Unfall im Zusammenhang mit diesen Arbeiten passiert ist.

Bereits Anfang August 2014 war die Hälfte des ersten Bauabschnitts fertiggestellt. Die Verkehrsführung wurde in die neu hergestellten Bereiche verlegt, Fußgänger und Radverkehr konnte erstmals die Vorteile der neuen, barrierefrei gestalteten Mariahilfer Straße genießen.

Mit diesem ersten, großen Schritt stieg die Akzeptanz gegenüber dem Projekt und den Bauarbeiten erheblich. Die neue Mariahilfer Straße gefiel Passanten, Anrainern und den ansässigen Gewerbetreibenden. Der Inhalt der Gespräche vor Ort wandelte sich deutlich. Waren es bisher Gespräche über die Baustellenemissionen oder die Skepsis dem Projekt gegenüber, so wurde nun viel über die wunderschöne Granitoberfläche der Fußgängerzone, die attraktive Möblierung und den neu gewonnenen Platz für Fußgänger und Radfahrer gesprochen. Ebenso stieg das Interesse der Passanten an den Arbeitsschritten, die zur Herstellung dieser neuen, gepflasterten Oberfläche notwendig waren.

Zur Verlegung der Pflasterplatten hatten wir fast alle am Markt erhältlichen Geräte im Einsatz: von einfachen Plattengreifern zur händische Verlegung über die händisch bedienbare Verlegegeräte mit Vakuumsaugern – Benzin- oder Akkubetrieben – bis hin zu stationären und selbstfahrenden Verlegegeräten. Es war daher nicht verwunderlich, dass wir über die Baudauer eine Vielzahl von technisch interessierten Stammgästen jeden Alters gewannen.

Händische Pflasterverlegung mit Vakuumsauger
Bild: Franz Groyer

Maschinelle Pflasterverlegung mit Vakuumsauger
Bild: Franz Groyer

Pünktlich zum Beginn des für die Einkaufsstraßen wichtigen Weihnachtsgeschäfts konnte der erste Bauabschnitt im November 2014 fertig gestellt werden. Die Neugestaltung der Mariahilfer Straße war vom Gürtel bis zur Kirchengasse abgeschlossen. Die Begegnungszone – vom Gürtel bis zur Andreasgasse – ging in Betrieb und überzeugte mit einer reibungslosen Verkehrsabwicklung.

Im Februar 2015 wurde der verbleibende Teil der Begegnungszone von der Kirchengasse bis zum Getreidemarkt in Angriff genommen. Auch dieser Abschnitt konnte trotz erheblichen Zeitdrucks termingerecht im Juli 2015 abgeschlossen werden.

Projektdaten

Bauzeit	11 Monate
Gesamtfläche	42.000 m²
Betonpflasterplatten	22.000 m²
Granitpflasterplatten	20.000 m²
Pflasterdrainbeton	6.000 m³

Südgürtel Graz

Errichtung einer Unterflurtrasse im Süden der steirischen Landeshauptstadt

Ing. Michael Metz

Allgemeines

Aufgrund der in Zukunft nicht mehr zu bewältigenden Verkehrssituation im Süden von Graz hat das Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau, die Baumaßnahme „Umlegung der Landesstraße B67A Grazer Ringstraße mit Lückenschluss von Puntigam nach St. Peter“ in Gestalt einer 2.000 m langen Neubaumaßnahme, bestehend aus einer 1.442 m langen, doppelröhrigen Unterflurtrasse in niveaufreier Querung des Straßennetzes in Liebenau ausgeschrieben.

Der Arbeitsgemeinschaft Südgürtel Graz unter wesentlicher Beteiligung der TEERAG-ASDAG AG und der PORR AG wurde im Dezember 2013 der Zuschlag erteilt. Der Baubeginn erfolgte im Jänner 2014.

Lage

Das Bauvorhaben befindet sich auf der linksufrigen Seite der Mur im südlichen Teil von Graz, zwischen der Puntigamer Brücke und dem Liebenauer Gürtel, welcher in weiterer Folge an die Autobahnauffahrt Raaba anschließt.

Der rund 9 km breite Talboden, in welchem sich das Baugebiet befindet, weist eine Lockergesteinsfüllung auf.

Die tieferen Anteile der fluvioglazialen Schotter stellen den Grundwasserleiter dar, der sowohl kommunal (Grazer Stadtwerke, Wasserverband Umland Graz, Wasserverband Grazer Feld Südost) als auch für landwirtschaftliche und gewerbliche Zwecke genutzt wird.

Das Baugebiet befindet sich somit inmitten eines mit „Schotter“ gefüllten Grundwassersees und zeitgleich auch in einem Wasserschongebiet, dessen Wasserstand stark von Niederschlägen und der knapp am Bauvorhaben vorbeifließenden Mur beeinflusst wird.

Übersicht über das Baufeld aus der Hubschrauberperspektive
Bild: PORR AG

Projektbeschreibung

Der Straßenabschnitt „Südgürtel“ erstreckt sich über eine Länge von 2.000 m. Die Ausbaumaßnahme umfasst im Wesentlichen die gedeckte Ausführung einer Unterflurtrasse als „Weiße Wanne“, mit anschließenden Rampenstrecken mit beidseitigen Stützmauern.

Die gesamte Unterflurtrasse und die Rampen liegen in Bogenstrecken. Die Blocklängen betragen in der Regel 24 m mit variablen Breiten.

Die ARGE hat sich dazu entschieden, als Variante zum ausgeschriebenen Projekt, die Betonarbeiten der Regelquerschnitte mittels Schalwagen auszuführen. Die restlichen Anlagenteile der Röhre werden herkömmlich geschalt.

Zusätzlich zur „Weißen Wanne“ werden die im Grundwasser liegenden Betonteile mit einer „Braunen Wanne“ umhüllt. Die Tunneldeckenabdichtungen werden im Freibereich mit einer Tunnelfolie, im überbauten Bereich mit einer Schwarzabdichtung von der Konzernfirma IAT GmbH ausgeführt.

Projektdaten

Auftraggeber	Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau
Auftragnehmer	ARGE Südgürtel Graz
Baubeginn	Jänner 2014
Gesamtfertigstellungstermin	September 2017
Materialbewegung (Erdaushub)	650.000 m³
Beton	100.000 m³
Bewehrung	11.000 t
Betondecke	10.000 m³
Asphaltmischgut	19.000 t
Schlitzrinnen	3.000 m
Innenbeschichtung	25.000 m²
Stromverbrauch (Grundwasserhaltung)	4.000 MWh

Vorbereitungsarbeiten

Um mit dem Projekt starten zu können, mussten in vorangegangenen Bauvorhaben, welche ebenfalls großteils von der TEERAG-ASDAG abgewickelt wurden (Kanalumlegung Liebenauer Hauptstraße und Baufeldfreimachung Südgürtel), großräumig Kanäle, Wasserleitungen, Fernwärmeversorgungen, Gasleitungen und unzählige Kabel umgelegt werden. Weiters wurden

rund 30 Objekte, welche sich im künftigen Baufeld befanden, abgetragen.

Knapp am Baufeldrand verbleibende Objekte wurden mittels geankerten DSV-Säulen gesichert. Diese Arbeiten wurden von der PORR Grundbau durchgeführt.

Geankerte DSV-Wand zur Sicherung eines siebenstöckigen Wohnhauses
Bild: PORR AG

Erosionsschutz der 45 ° Böschungen
Bild: PORR AG

Geankerte DSV-Wand zur Sicherung eines Einfamilienhauses
Bild: PORR AG

Provisorische Wasserleitungsbrücke der Hauptversorgung Graz St. Peter
Bild: PR-Trumler/Fotostudio Pachernegg

Bauausführung

Aufgrund von Auflagen der Umweltbehörde ist das gesamte Aushubmaterial aufzubereiten.

Dadurch kann einerseits der benötigte Beton vor Ort hergestellt werden, andererseits können auch die Kiese für den Straßenbau produziert werden. Der Rest ist für die Hinterfüllung und die Überschüttung zu verwenden.

Nur Materialien, die auf der Baustelle absolut keine Verwendung finden, dürfen abtransportiert werden.

Durch diese Maßnahme können unzählige Transportfahrten aus und in das Baufeld vermieden werden. Aufgrund des Platzmangels im Baufeld stellt diese Methode aber auch eine logistische Herausforderungen dar.

Schotteraufbereitung
Bild: PORR AG

Der Beton wird durch das Konzernunternehmen Schotter- u. Betonwerk Karl Schwarzl Betriebsges.m.b.H mittels einer mobilen Mischanlage am Baufeld hergestellt. Die Anlage ist dafür ausgelegt, die Baustelle mit 1.000 m³ Beton pro Tag bei Normalarbeitszeit zu beliefern. Das Wasser für die Betonerzeugung wird aus einem eigens für dieses Bauvorhaben errichteten Brunnen bezogen.

Betonmischanlage
Bild: PORR AG

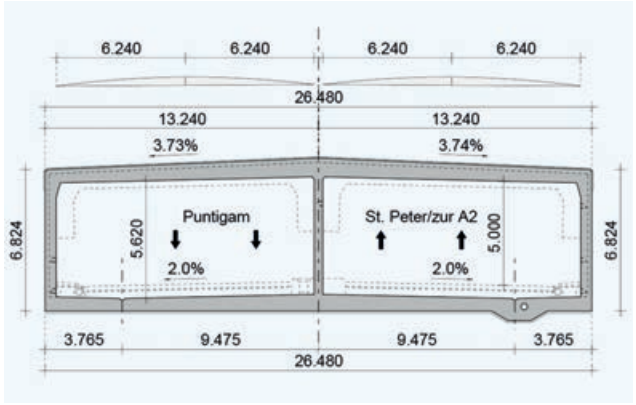
Um die Anrainer rund um die Baustelle zu schonen, wurde für die Staubfreihaltung der Schotterzwischenlager und der Fahrwege im Bereich der Kiesaufbereitung und der Betonmischanlage eine ausgeklügelte Beregnungsanlage installiert.

Elektronisch gesteuerte Wasserverteilanlage – die einzelnen Leitungen führen zu Sportplatzberegnern
Bild: PORR AG

Die Baugrube wurde in unterschiedlichen Weisen hergestellt bzw. gesichert. Einzelne Abschnitte wurden geböscht ausgeführt, in anderen kamen Stahlspundbohlen PU28 mit einer Länge von 14 m gerammt und geankert zum Einsatz. Darüber hinaus wurden Böschungssicherungen mittels geankertem, bewehrtem Spritzbeton hergestellt.

Geankerte Spritzbetonwand mit einer Neigung 1:5
Bild: PORR AG

Unterflurtrasse – Regelquerschnitt und Ausführung



Regelquerschnitt
Bild: PORR AG

Regelquerschnitt Block 17
Bild: PR-Trumler/Fotostudio Pachernegg

Die Bodenplatte und die Wände werden als „Weiße Wanne“ mit einer zusätzlichen, außenliegenden Bentonitabdichtungsschichte ausgeführt. Zur Verbesserung der Brandbeständigkeit werden dem Wand- und Deckenbeton Brandschutzfasern beigemengt. Sämtliche Arbeits- und Dehnfugen sind mit außenliegenden und innenliegenden Fugenbändern mit zusätzlichen Verpressschläuchen ausgebildet.

Der Tunnel ist in 63 Blöcke mit Blocklängen von ca. 24 m unterteilt.
Der Regelquerschnitt, welcher sich auf eine Länge von ca. 700 m erstreckt, ist ein Doppelrechteckquerschnitt mit einer lichten Weite von je 12,50 m und einer Höhe von 5,60 m.

Mit dem Schalwagen (DOKA-CC) wurden die Wände und Decken in einem Guss auf die halbe Blocklänge von 12 m im Wochentakt hergestellt.

Durch den kurvigen Verlauf des gesamten Tunnels waren bei den einzelnen Takten immer wieder Anpassungsmaßnahmen am Schalwagen notwendig.

Geradliniger Abschnitt der Unterflutrasse
Bild: PR-Trumler/Fotostudio Pachernegg

Die Portaleinfahrtsbereiche und deren überdeckte Rampen sowie die Lüfterquerschnitte wurden aufgelöst in Wand und Decke ausgeführt.

Unterflurtrasse – Blickrichtung Kreisverkehr Liebenauer Hauptstraße
Bild: PORR AG

Für die Deckenherstellung kamen sechs Deckenschalwägen (DOKA SL1) zum Einsatz. Aufgrund des Bauablaufs mussten diese nach Fertigstellung der Zufahrtsrampe „Portal Ost“ ausgehoben und mit einem Sondertransport zum Portal West verführt und wieder eingehoben werden.

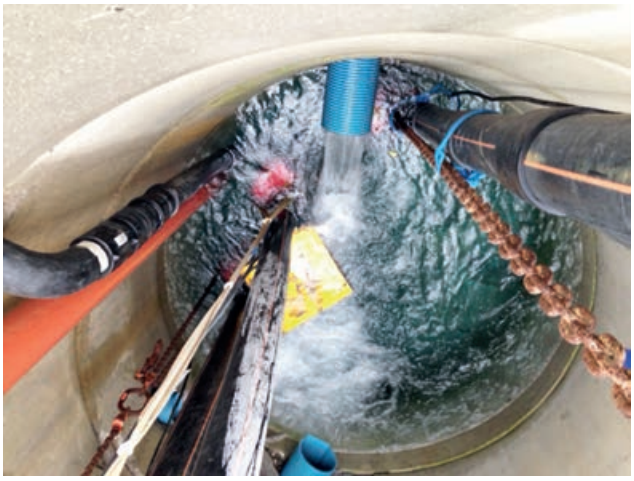
Transport Deckenschalwagen
Bild: PORR AG

Durch den Einsatz einer Zementkühlung mit Stickstoff und frisch aufbereitetem Betonschotter konnte der Beton auch in den Sommermonaten gemäß den Vorgaben der Richtlinie „Weiße Wanne“ in Bezug auf die Frischbetontemperatur entsprechend hergestellt werden. Im Schnitt werden ca. 1.500 m³ Beton je Woche verbaut.

Anschließend werden die Tunnelinnenwände und teilweise die Deckenuntersichten mit einer Tunnelbeschichtung versehen.

Grundwasser

Das anstehende Grundwasser wird mittels Drainagen in insgesamt sechs Zentralbrunnen geleitet und von dort über eigens errichtete Druckleitungen und Grundwasserableitungskänale in die Mur abgeleitet. Für den Betrieb der notwendigen Pumpen wurde eine eigene Stromversorgungsanlage bestehend aus einem 1.000 KW Trafo, Stromverteilungsleitungen sowie einem Notstromaggregat und einem ausgeklügelten, redundanten System errichtet. Dadurch können die Bauarbeiten in einer trockenen Baugrube durchgeführt werden.



Zentralabsenkbrunnen
Bild: PORR AG

Schlussbemerkung

Bis Ende 2015 sind bereits 50 % der Bauleistungen der ARGE Südgürtel Graz zur Zufriedenheit aller Beteiligten hergestellt.

Das Team der ARGE freut sich auf die gemeinsame Fertigstellung des Projekts und bedankt sich an dieser Stelle beim Bauherrn, bei den Fachplanern, bei den Bauaufsichten und Nachunternehmern für die tolle Zusammenarbeit.

Die Freigabe der Unterflurtrasse für den Verkehr wird im Frühjahr 2017 stattfinden.

“The Green Line Kačerov” in Prag

Errichtung eines modernen Bürogebäudes in Rekordbauzeit

Dipl.-Ing. Robert Kunft

Projektdaten

Auftraggeber	Centrum Kačerov s.r.o., Mitglied der Karimpol Group
Bauzeit	07/2013 – 06/2015
Geschosse	4 UG, 8 OG
Stehplätze	236
Bruttogeschossfläche	31.000 m²
Mietfläche	13.500 m²

Außenansicht – Blick auf die Nordfassade
Bild: Tomáš Malý

Projektbeschreibung

Das Bürogebäude mit vier Untergeschossen und acht Obergeschossen liegt direkt an der Hauptausfahrtstraße von Prag Richtung Brünn und in unmittelbaren Nähe zur U-Bahn-Station Kačerov.

Die Grundrissform des Objekts ist aufgrund der Neigung des Grundstücks zum Großteil vorgegeben und erinnert an einen Tropfen, der am breitesten Ende 28 m und am schmälsten Ende 8,5 m misst. An das dominante Element in Form einer Walze im westlichen Teil des Gebäudes, stellen die anschließenden, miteinander verbundenen Gebäudeteile einen natürlichen Anschluss in Richtung Süden dar.

Das Architekturkonzept des Gebäudes soll einen soliden, konservativen Eindruck mit Verweis auf die böhmische Architektur der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts erwecken. Das gesamte Objekt wird immer wieder mittels Grünanlagen aufgelockert. So befinden sich um das Gebäude mobile, mit Sträuchern bepflanzte Container. Auf Dächern und Hausterrassen wurden extensive Dachbegrünungen eingeplant.

Bauablauf

Der Vertragsabschluss mit dem Bauherrn fand im April 2013 statt. Die Bauarbeiten starteten – nach Abschluss der Baubewilligung für die Baustelleneinrichtung – im Juli 2013.

In einem ersten Schritt wurde noch vor Baubeginn eine 6 m hohe Lärmschutzwand zur angrenzenden Straße gebaut. Es folgte der Aushub der bis zu 12 m tiefen Baugrube, welche mit einem „Berliner Verbau“ gesichert wurde. Da die Baugrube unmittelbar an eine anliegende Straße grenzte, unter welcher sich zum einen eine Wasserrohrleitung DN 500, zum anderen ein großer, unterirdischer Abwasserkanal befanden, gestaltete sich die Gründung recht anspruchsvoll: Die unterirdischen Leitungen mussten mit Hilfe von Ankern umgangen werden, die daher unter einem größeren Winkel als üblich versetzt wurden. Dieser Umstand führte zur Notwendigkeit, laufend eine genaue Kontrolle der Setzungen in der Umgebung der Baugrube durchzuführen.

Bereits während der Aushubarbeiten wurde abschnittsweise die Stahlbetonfundamentplatte errichtet. Sie bildet die Basis für die vier Untergeschosse der Tiefgarage, welche als „Weiße Wanne“ errichtet wurde und den darauf monolithischen Stahlbetonbau mit acht Obergeschossen.

Der Rohbau wurde im August 2014 fertiggestellt. Die weiteren Arbeiten umfassten die Fassadenmontage, die Installation der Dachformation, die Herstellung von Aufzugsschächten, Sanitäreinheiten und Treppenhäusern sowie die Fertigstellung der Garagenräume und der Eingangslobby. Die restlichen Flächen wurden im Zuge des Mieterausbaus fertiggestellt.

Fassadengestaltung

Die Fassadenlösung beruht zum einen auf der einzigartigen Anordnung des Objekts, zum anderen auf der unterschiedlichen Ausführung der südlichen und nördlichen Fassade, aufgrund des regen Verkehrsaufkommens der angrenzenden Autobahnausfahrt.

Ein Teil der nördlichen Fassade, welche sich auf der Seite der angrenzenden, verkehrsreichen Prager Autobahnausfahrt Richtung Brünn befindet, verfügt über spezielle Lärmschutzeigenschaften. Mit der Baubewilligung wurde die Steigerung der Lärmintensität auf der Gegenseite der Fahrbahn lediglich um 1 dB zugelassen – was eine riesige Herausforderung war. Die Fassade wurde daher – auf Basis mehrerer akustischer Studien – in gegliederter Form entworfen und enthält große Flächen von speziell entwickelten und getesteten Lärmschutzpaneelen. Mit Hilfe eines Rasters werden die

ungünstigen akustischen Reflexionen des Verkehrslärms von der gegenüberliegenden Straßenseite eliminiert.

Die eindrucksvolle Stirnseite des Objekts in Form einer Walze besitzt eine komplett verglaste Fassade. Die südliche Fassade teilt sich auf drei Komplexe auf. Im mittleren Teil befindet sich der Haupteingang des Bürogebäudes.

Die Fassadenflächen sind abwechselnd mit großflächigen Platten in einem hellerem Farbton und verglasten Flächen aus Klarglas verkleidet. Die Metallbauteile in Trenn- oder Lamellenausführung sind in Weiß gehalten.

Nordfassade
Bild: Tomáš Malý

Verglaste Fassade der „Walze“
Bild: Tomáš Malý

Fassade der Stirn- und Südseite
Bild: Tomáš Malý

Besonderheiten

Eine Besonderheit des Projekts ist die Ein- und Ausfahrt der sechsspurigen Autobahn Richtung Brünn, direkt ins bzw. aus dem Bürogebäude. Dadurch kommt es zu einer erheblichen Verkehrsentlastung der umliegenden Wohngebiete. Eine derartige Ein- und Ausfahrt aus einem Bürogebäude ist in ihrer Art einzigartig in Prag.

Garagenein- und -ausfahrt
Bild: Tomáš Malý

Ein weiterer angenehmer Nebeneffekt für die umliegenden Wohngebäude, deren Einwohner bislang unter akustischem Smog litten, ist, dass das Gebäude selbst als akustische Barriere fungiert. Das Projekt ist insgesamt so geplant, dass es nicht nur seinen Mietern, sondern auch der Umgebung und der Umwelt Vorteile bringt, was die erfolgreiche Zertifizierung LEED GOLD beweist. Das Objekt erfüllt Standard A+ und bietet eine ganze Reihe an zukunftweisenden Technologien. Voll klimatisierte Räumlichkeiten, eingebaute Fan-Coil Geräte sowie Doppelböden sind selbstverständlich.

Besprechungszimmer
Bild: Tomáš Malý

Lobby
Bild: Tomáš Malý

Kantine
Bild: Tomáš Malý

Zusammenfassung

„The Green Line Kačerov“ wurde innerhalb des vorgesehenen Budgets und in gewohnter „PORR-Qualität“ planmäßig im Juni 2015 übergeben. Auch mit diesem Projekt konnten wir unseren Auftraggeber – die österreichische Karimpol Group, mit der die PORR bereits langfristig kooperiert – überzeugen, sodass wir auf weitere gemeinsame Projekte hoffen können.

ÖBB – Güterzugumfahrung St. Pölten

Ein Überblick über die Baulose der PORR

Ing. Franz Hofmarcher, OIng. Ing. Herbert Beran

Einleitung

Das Projekt wird im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Westbahn errichtet, ist Teil des Transeuropäischen Netzes und wird von der Europäischen Union kofinanziert.

Der 24,7 km lange Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf, die Güterzugumfahrung (GZU), ist eine zweigleisige Neubaustrecke mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h. Die Neubaustrecke der Güterzugumfahrung umfährt das Stadtzentrum von St. Pölten im Süden und entlastet somit den Bahnhof St. Pölten vom Güter- und Durchgangsverkehr.

Rückblick

Die Planungen für das Vorhaben begannen bereits 1991. Nach positivem Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens wurde im Dezember 1999 mit dem Bau begonnen. Im Jahr 2000 wurde der Bau des Projekts verschoben, da ein erhöhter Kapazitätsbedarf erst nach der Fertigstellung der Neubaustrecke Wien – St. Pölten zu erwarten war. Mit den im Rahmen des Konjunkturbelebungspakets zusätzlich zur Verfügung gestellten Mitteln, konnten die Bauarbeiten zum Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf (GZU) wieder fortgesetzt werden. Seit dem Spatenstich im November 2009 wird mit Hochdruck an der neuen zweigleisigen Umfahrung gearbeitet. 2017 wird die Güterzugumfahrung in Betrieb genommen werden.

Zweck der Güterzugumfahrung

- Kapazitätssteigerung auf der Donauachse insbesondere für den Güterverkehr
- Betriebliche Entlastung des Bahnhofs St. Pölten vom Güterverkehr und
- somit Voraussetzungen für ein attraktives Angebot im Personenverkehr
- Mehr Verbindungen und schnellere Reisezeiten beim Personenverkehr sowie verlässliche Just-in-time Lieferungen im Güterverkehr sind Grundlagen für die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene
- Verbesserung der Lebensqualität und Entspannung der Lärmsituation für die Anrainer im Stadtzentrum

Unterteilung in Errichtungsabschnitte

Die 24,7 km lange Strecke wurde in vier Abschnitte unterteilt:

Streckengrafik der Güterzugumfahrung
Bild: ÖBB

Knoten Wagram

Im Knoten Wagram vereinigt sich die neue 2-gleisige Westbahnstrecke (Wien – Tullnerfeld – St. Pölten) mit der alten 2-gleisigen Westbahntrasse. Ebenso zweigt die Güterzugumfahrung 2-gleisig Richtung Süden ab.

Abschnitt Mitte (Stadtquerung St. Pölten; 12,2 km)

Dieser Bereich beginnt unmittelbar nach dem Knoten Wagram, läuft parallel zur S33 Richtung Süden, schwenkt dann in einem 90° Bogen parallel zur A1, quert danach die Stadt St. Pölten Richtung Westen und mündet nach der Autobahnabfahrt St. Pölten Süd in den 3,5 km langen, einröhrigen und 2-gleisigen Pummersdorfer Tunnel.

Abschnitt West (9,3 km)

Ab dem Tunnelportal West verläuft die Trasse parallel zur Westautobahn A1 bis zum Tunnelportal des Radlleitntunnel.

Knoten Rohr

In diesem Kreuzungsbauwerk unmittelbar vor Loosdorf vereinigen sich die Trassen der bestehenden 3-gleisigen Westbahn mit der 2-gleisigen Güterzugumfahrung in den 4-gleisigen Abschnitt der Westbahn Wien – Salzburg.

Baulose der PORR

Die PORR ist bzw. war bei folgenden Bauabschnitten tätig:

Knoten Wagram	in ARGE – Technische Geschäftsführung (TGF) PORR Bahnbau
Abschnitt Mitte:	
GUM4–Freilandstrecke	in ARGE – TGF PORR Bahnbau
GUM6.2 – Feste Fahrbahn	in ARGE – TGF PORR Bahnbau
Abschnitt West:	

GUW2–Freie Strecke	in ARGE – TGF PORR Bahnbau
GUW4 – Technikgebäude	in LG – PORR Bahnbau und PORR Bau GmbH, NL Niederösterreich

Knoten Wagram

Bereits von 1999 bis 2004 errichtete eine Arbeitsgemeinschaft unter Federführung der PORR den Knoten Wagram.

Luftbildaufnahme des Knoten Wagram, Blickrichtung Nord/Osten
Bild: PORR AG

Güterzugumfahrung Abschnitt West, Baulos 2 (GUW2)

Eine Arbeitsgemeinschaft unter wesentlicher Beteiligung der PORR Bahnbau erstand im Frühjahr 2013 den Auftrag für das Baulos GUW2.

Bodenabtrag mit CAT 349
Bild: PORR AG

Frostschutzeinbau Bahnstrasse
Bild: PORR AG

Luftaufnahme Richtung Osten
Bild: PORR AG

Die PORR Bau GmbH, Niederlassung Krems, errichtete die Entwässerungs-, LSW-, und Asphaltierungsarbeiten.

Einbau der bituminösen Tragschicht (BT) Bahn – Baulosanfang
Bild: PORR AG

Fertige Trasse BT Bahn
Bild: PORR AG

Ausleitungsquerung
Bild: PORR AG

Projektdaten GUW2

Bauherr	ÖBB Infrastruktur Bau AG
Bauzeit	2. April 2013 bis 30. Juni 2015
Auftragssumme	EUR 8,1 Mio
Länge	5,3 km (km 15,800 bis km 21,125)
Massen:	
Abtrag und Aushub	580.000 m³
Unterbauplanum	130.000 m²
Frostschutz	55.000 m³
Stabilisierung	50.000 m³
Steinsatz	35.000 m³
Bituminöse Tragschicht (BT) Bahn	70.000 m²
LSW-Steher	3.600 m
Oberleitungsmastfundamente	600 m³
Landschaftsbau	135.000 m²

Bauablauf

Das Baulos wurde in zwei Bauphasen abgewickelt:

- Bauphase 1:

Die Bauphase 1 umfasst den Streckenabschnitt vom Tunnelportal West des Pummersdorfer Tunnels bis zum Einschnittsbereich.

Frostschutzeinbau
Bild: PORR AG

Herstellen der Lärmschutzdämme
Bild: PORR AG

Fertiggestelltes Becken im Grundwasser
Bild: PORR AG

- Bauphase 2:

Die Bauphase 2 umfasst den Streckenabschnitt „Einschnitt“ bis Tunnelportal Radlleitntunnel.

Herstellung der Steinschlichtung im Einschnitt
Bild: PORR AG

Schwerer Erdbau mit 50 Tonnen-Bagger
Bild: PORR AG

Herstellen der BT Bahn im Einschnitt
Bild: PORR AG

In beiden Abschnitten wurde das Unterbauplanum anstelle einer Bodenauswechslung mittels Tragschichtbinder stabilisiert.

Stabilisierung Unterbauplanum
Bild: PORR AG

Herstellen der Untergrundstabilisierung
Bild: PORR AG

Güterzugumfahrung Abschnitt West, Baulos 4 (GUW4)

Die PORR Bahnbau erstand im Frühjahr 2014 in Leistungsgemeinschaft mit der PORR Niederlassung Niederösterreich das Baulos GUW4.

Das Baulos beinhaltet die schlüsselfertige Errichtung von acht Technikgebäuden (TG), einem Sicherheitsausstieg beim Bründlkapellentunnel und das neue Betriebsgebäude beim Unterwerk Rohr.

Projektdaten GUW4

Bauherr	ÖBB Infrastruktur Bau AG
Bauzeit	1. Juli 2014 bis 31. Dezember 2015
Auftragssumme	EUR 2,8 Mio.
TG 5050 – km 16,140	14 m²
TG 5051 – km 18,055	21 m²
TG 5052 – km 19,847	27 m²
TG 5053 – km 21,235	78 m²
TG 5054 – km 21,650	26 m²
TG 5055 – km 22,480	63 m²
TG 5071 – km 24,394	192 m² (Sicherheitsausstieg Bründlkapellentunnel)
TG 5072 – km 23,330	26 m²

TG 5073 – km 24,394	74 m²
TG 5081 – km 76,105	194 m² (Betriebsgebäude Unterwerk Freiluftschaltanlage 110KV)

Luftbild Technikgebäude TG 5053
Bild: PORR AG

Ansicht Technikgebäude TG 5071
Bild: PORR AG

Ansicht Unterwerk Rohr 110KV
Bild: PORR AG

Die Technikgebäude sind für die Unterbringung sämtlicher technischer Anlagen konzipiert. Sie beinhalten – je nach Ausstattung – neben Batterieräumen, Telekomräume, Niederspannungsräume, Traforäume sowie teilweise Sanitärräume und Nasszellen.

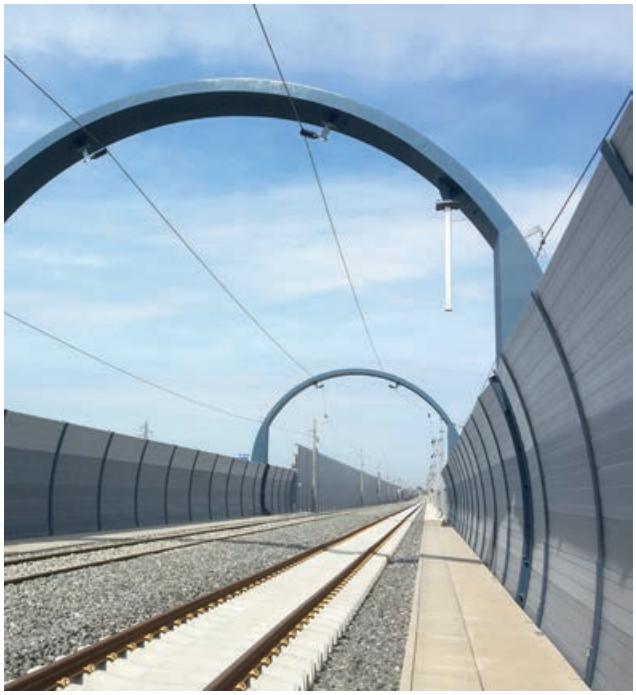
Beim TG 5081 werden zusätzlich die Erdarbeiten durchgeführt sowie die Außenanlagen und die Fundamente der 110KV-Freiluftschaltanlage errichtet. Ebenso wird die Adaptierung des Gleisanschlusses (Oberbauarbeiten) durchgeführt.

Güterzugumfahrung Abschnitt Mitte, Baulos 4 (GUM4)

Infolge der Insolvenz der Alpine Bau musste die Bemo Tunneling einen neuen Partner für die Fertigstellung der Freilandstrecke finden. Im Zuge eines Verhandlungsverfahrens erstand die ARGE ÖBB GUW2 im Sommer 2013 diesen Auftrag.

Projektdaten GUM4

Bauherr	BEMO Tunneling, Innsbruck
Bauzeit	September 2013 bis Mai 2015
Auftragssumme	EUR 21,1 Mio
Massen:	
Abtrag und Aushub	260.000 m³
Dammkörper schütten	110.000 m³
Frostschutz	70.000 m³
Unterbauplanum	60.000 m²
Gleisschotter	20.000 m³
Landschaftsbau	120.000 m²
Beton	12.000 m³
Bewehrung	900 t
Lärmschutzwand	25.000 m²
Stahl	280 t
BT-Bahn	115.000 m²
Asphaltierung Begleitwege	40.000 m²
Kabeltröge	8.000 m



GUM 4 – Traisenbrücke Innenansicht
Bild: PORR AG

GUM 4 – Becken
Bild: PORR AG

Die PORR Niederlassung in Krems führte die Asphaltierungsarbeiten durch.

BT Bahn im Stadtquerungsbereich
Bild: PORR AG

Asphaltierungsarbeiten BT Bahn
Bild: PORR AG

Bauablauf

Das Baulos gliedert sich in drei Bauabschnitte:

- Abschnitt 1, Knoten Wagram bis Wagramkante

Hier verläuft die Strecke in einem leichten Einschnitt parallel zur S33 bzw. zur A1. Diverse Überführungen wie die Autobahnabfahrt Ost und Güterwegüberführungen werden unterfahren. Parallel dazu verlaufen die Entwässerungsmaßnahmen in Form von Absetz- und Versickerungsbecken. Um die gesetzmäßig vorgeschriebenen Lärmemissionswerte einzuhalten, wurden beidseitig Lärmschutzmaßnahmen errichtet. Zum Teil sind diese geschütteten Lärmschutzdämme aus Überschussmaterial des Tunnels Pummersdorf, zum Teil wurden die Lärmschutzwände aus Aluminium hergestellt.

Profilierung Lärmschutzdamm
Bild: PORR AG

Rammrohrfundierung
Bild: PORR AG

- Abschnitt 2, Stadtquerungsbereich

Dieser Abschnitt, beginnend mit der Wagramkante, stellt die Querung der Stadt St. Pölten parallel zur A1 dar und endet mit dem Tunnelportal Ost des Pummersdorfertunnels. Die Trasse verläuft in einer bis zu 13 m hohen Dammlage und beinhaltet massive Lärmschutzmaßnahmen in Form von 6 m hohen Lärmschutzwänden aus Beton und Aluminium.

Lufbildaufnahme Blickrichtung Osten
Bild: PORR AG

Vorschotterung Trasse
Bild: PORR AG

Brücke über die B20 – Stehermontage
Bild: PORR AG

Wartungsstiege Damm
Bild: PORR AG

6 m hohe LSW im Stadtqurungsbereich
Bild: PORR AG

Rohbau der Beton-LSW (Innenansicht)
Bild: PORR AG

Montage der ALU-Paneele – LSW
Bild: PORR AG

Gebogenene LSW auf Brückentragwerk
Bild: PORR AG

Die bereits in Vorbaulosen im Rohbau errichteten Brückenbauwerke, Traisenbrücke, Brücke über die B20 und mehrere Brückenobjekte im Stadtbereich, werden im Zuge dieses Auftrags ausgestattet und komplettiert.

Traisenbrücke – Ansicht Nord
Bild: PORR AG

Traisenbrücke – Gleisansicht
Bild: PORR AG

Traisenbrücke – Montage Stahlbogen
Bild: PORR AG

Traisenbrücke – Luftbild
Bild: PORR AG

- Abschnitt 3, Tunnelportale Ost und West (Pummersdorfer Tunnel)

In den Portalbereichen wurden – abgesehen vom jeweiligen Trassenanschluss – eine Vielzahl an Kabelrohrleitungen, Entwässerungsableitungen und Löschwasserleitungen hergestellt. Die Anbindung an das örtliche Straßennetz sowie die geeigneten Umkehrmöglichkeiten waren ebenfalls Gegenstand dieses Auftrages.

Pummersdorfer Tunnel – Portalbereich West
Bild: PORR AG

Pummersdorfer Tunnel – Portal West, Unterbauarbeiten
Bild: PORR AG

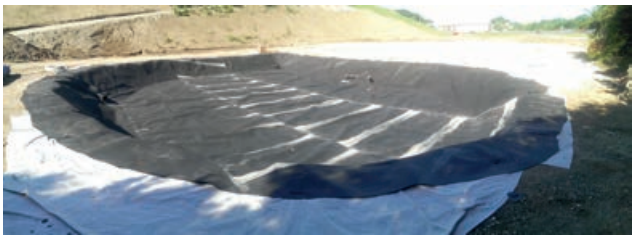
Pummersdorfer Tunnel – Portal West, Ausstattung
Bild: PORR AG

Pummersdorfer Tunnel – Portal Ost, Luftbild
Bild: PORR AG

Begleitende Maßnahmen
Für die Ableitung der Oberflächenwässer wurden außerhalb der Trasse verschiedene Rückhalte- und Versitzbecken errichtet.

Fertiggestellte Trasse und fertiggestelltes Becken
Bild: PORR AG

Herstellung eines Beckens
Bild: PORR AG



Folienverlegung im Becken
Bild: PORR AG

Kokosmatten-Beckenränder
Bild: PORR AG

Güterzugumfahrung Abschnitt Mitte, Baulos 6,2 (GUM6.2) – Feste Fahrbahn Pummersdorfer Tunnel
Die Arbeitsgemeinschaft FF GUM6.2 mit der PORR als federführendem Partner errichtet im Pummersdorfer Tunnel die beiden Gleise als Feste-Fahrbahn im bewährten System „elastisch gelagerte Gleistragplatte ÖBB-PORR“. Um die Zufahrt mit Einsatzfahrzeugen zu gewährleisten, werden die Gleise zusätzlich mit befahrbaren Stahlbeton-Fertigteilplatten versehen und der Raum zwischen den Gleisen mit Filterbeton verfüllt.

So entsteht eine im Einsatzfall befahrbare Fläche. Der von der ÖBB Infrastruktur AG vergebene Auftrag beinhaltet weiters die Errichtung der Löschwasserleitungen im Tunnel und in den Notausstiegen sowie ein Masse-Feder-System zur Reduzierung der Erschütterungen im Nahbereich der Ortschaft Pummersdorf.

Projektdaten GUM 6.2

Bauherr	ÖBB Infrastruktur Bau AG

Bauzeit	1. März 2015 bis 31. März 2016
Auftragssumme	EUR 9,8 Mio. netto
Länge	3,767 km (km 10,671 bis km 14,438)
Gleise Feste Fahrbahn ÖBB-PORR	7.400 m
Beton	9.700 m³
Bewehrung	250 t
Löschwasserleitung	4.200 m
Stahlbeton-Fertigteilplatten befahrbar	11.000 m²

Portalansicht Ost
Bild: PORR AG

Transport der 120 m Langschienen mittels Spezialtransport
Bild: PORR AG

Verlegen der Gleistragplatten
Bild: PORR AG

Rechtes Gleis fertig betoniert, linkes Gleis in Bau
Bild: PORR AG

PORR Suisse realisiert neues Landmark im Zentrum von Zürich

Die PORR Suisse hat sich einen Großauftrag in Zürich gesichert. Die Schweizerische Bundesbahnen SBB beauftragte die PORR Suisse mit einem in vier Baulose unterteilten Projekt an der Europaallee beim Hauptbahnhof im Zentrum von Zürich. Das Projekt besteht in einer ersten Bauphase aus einem Büro- und Gewerbebau, einer unterirdischen öffentlichen Fahrradstation mit Platz für fast 1.800 Fahrräder und einem Passantenaufgang von der Unterführung des Zürich Hauptbahnhofs auf den Europaplatz. In einer zweiten Bauphase folgt ein weiteres Bürogebäude. Das Auftragsvolumen beträgt rund EUR 180 Mio. Der Aufgang Europaallee und die Fahrradstation werden 2017 fertiggestellt sein, die Bürogebäude 2019 und 2020.

Die PORR Suisse realisiert die beiden Bürogebäude als Totalunternehmer nach den Entwürfen von Stücheli Architekten sowie von Wiel Arets Architects. Die Objekte werden sich in den neu entstehenden Stadtteil eingliedern und mit den markanten Stirnseiten den Auftakt zur Europaallee prägen. Google, das hier in Zürich sein größtes Forschungszentrum außerhalb der USA einrichten wird, zählt bereits zu den künftigen Mietern.

“Dieser Auftrag unterstreicht, dass die Hochbaukompetenz der PORR auch in der Schweiz geschätzt wird. Besonders freut mich, dass das Team der PORR Suisse mit diesem Zuschlag die SBB, eine der größten Unternehmungen am schweizerischen Immobilienmarkt als Kundin gewinnen konnten”, gratuliert Karl-Heinz Strauss, CEO der PORR AG, den Schweizer Kollegen zum neuen Auftrag.

Die Grundsteinlegung erfolgte Mitte Juni.

In der ersten Bauphase des Projekts wird ein Büro- und Gewerbebau errichtet.
Bild: Stücheli Architekten; Wiel Arets Architects

Bis 2020 folgt in einer zweiten Bauphase ein weiteres Bürogebäude.
Bild: Stücheli Architekten; Wiel Arets Architects

Prominente Vertreter bei der Grundsteinlegung des SBB-Projektes Europaallee in Zürich; v.l.n.r.: Wiel Arets, Architekt Baufeld D; Hubert Seifert, PORR Suisse; Christof Glaus, Stücheli Architekten Baufeld B; André Odermatt, Stadtrat von Zürich; Filippo Leutenegger, Stadtrat von Zürich
Bild: PORR AG

Smart Campus – Gleichenfeier beim größten Passivhaus der Welt

Nur neun Monate nach der Grundsteinlegung konnte am 25.6.2015 bereits die Gleichenfeier beim neuen Hauptquartier der Wiener Netze, dem Smart Campus in Wien Simmering, gefeiert werden.

Architekt Egon Türmer, Geschäftsführer Peter Weinelt und Generaldirektor Martin Krajcsir von den Wiener Netzen sowie Bezirksvorsteherin Eva-Maria Hatzl, PORR CEO Karl-Heinz Strauss und die zukünftigen Nutzer und Personalvertreter der Wiener Netze freuten sich über die rasche Rohbauabwicklung und den bereits erkennbaren Fortschritt bei Fassadenarbeiten und Ausbau.

Nach dem offiziellen Teil der Gleichenfeier ließ es sich Karl-Heinz Strauss nicht nehmen den Dank an die versammelte Mannschaft zu richten. Bei gemütlichem Beisammensein und netten Gesprächen mit vielen Kollegen aus der Zentrale, die an der Vorbereitung und Betreuung des Bauvorhabens mitwirken, ist der Tag angenehm ausgeklungen.

Die Baumeister- und Ausbauarbeiten werden durch eine interne Leistungsgemeinschaft der Abteilung Großprojekte-Hochbau mit der Niederlassung Hochbau Wien, Neubau 1, erbracht. Die Gebäudetechnik wird in Kooperation von Elin, Ortner und Bacon abgewickelt, die Fassade wird von der Konzernfirma ALUSOMMER ausgeführt.

Das Gebäude mit ca. 100.000 m² BGF, ausgelegt für 1.400 Mitarbeiter mit Werkstätten und Lagerräumen zeichnet sich durch beispielhafte Energieeffizienz aus. Nicht nur die Herstellungskosten, sondern auch die Lebenszykluskosten waren entscheidend für die Freigabe jeder Investition. Wassersparende Armaturen, LED-Beleuchtungen und eine Bauteilaktivierung sind für das größte Passivhaus der Welt selbstverständlich.

Bild: PORR AG

PORR errichtet neue Energiezentrale Mitte am Flughafen Salzburg

Ab Juni 2015 errichtete die PORR Bau GmbH, NL Salzburg, die neue Energiezentrale Mitte am Flughafen Salzburg.

Der unterirdische Bau gewährleistet die Energieversorgung des Flughafens „Wolfgang Amadeus Mozart“, gebündelt in einem Bauwerk. Die Herausforderungen bei diesem Auftrag lagen in den Sicherheitsvorkehrungen sowie der Baustellenlogistik. Die mittels DSV-Körpern gesicherte Baugrube lag zentral zwischen Terminal und Betriebsgebäude. Somit musste ein Baustellenbetrieb mit äußerster Rücksichtnahme auf den Flughafenbetrieb sichergestellt sein.

Die konzerninterne Koordination zwischen der PORR Bau GmbH, NL Salzburg, und der PORR Grundbau fand auf kürzestem Weg und zur vollsten Zufriedenheit des Auftraggebers statt.

Die Arbeiten an der Energiezentrale waren Mitte Oktober – aufgrund des Winterflugplans und der damit anstehenden hohen Auslastung des Flughafens – fertigzustellen.

Bild: PORR AG

Grundsteinlegung Quartier Belvedere Central – QBC5

Bei strahlendem Sonnenschein fand am 16. Juli 2015 die Grundsteinlegung des ersten Bauteils (QBC 5) des Projekts “Quartier Belvedere Central” in Wien statt. Im zukünftig 62 m hohen Gebäudekomplex werden ein ibis 3*** Hotel sowie ein NOVOTEL 4**** Hotel der ACCOR Hotels Gruppe mit insgesamt 577 Betten, Fitness Bereich und einem Ballsaal untergebracht sein.

Die Begrüßung der Festgäste und Ansprachen wurden von DI Claus Stadler (COO, UBM Development AG), dem Bezirksvorsteher-Stellvertreter für den 10. Bezirk, Herrn Josef Kaindl sowie Christian Giraud (Vice President Development & Franchsie ACCOR Central Europe) gehalten. Die abschließenden Worte, bevor die gemeinsame Grundsteinlegung erfolgte, kamen von PORR Generaldirektor, Ing. Karl-Heinz Strauss.

Im Zuge der Ansprachen wurde über die Entstehung des Gesamtprojekts sowie der Hotels und über die Bedeutung für die Projektbeteiligten als auch für den Bezirk berichtet. Alle Beteiligten freuten sich, dass nun – nach jahrelanger Vorbereitung – endlich der Startschuss erfolgen konnte und betonten die hervorragende Zusammenarbeit.
Die PORR Bau Gmbh wurde mit den Generalunternehmerleistungen beauftragt und wickelt diese in einer internen Leistungsgemeinschaft zwischen der Abteilung Großprojekte Hochbau und der Niederlassung Hochbau Wien, Bereich Neubau 1 ab.

Das Projekt QBC
In dem von STRAUSS & PARTNER Development GmbH entwickelten Projekt “Quartier Belvedere Central”, neben dem neuen Wiener Hauptbahnhof, entstehen in den nächsten Jahren auf 25.000 m² Grundfläche sechs Bauteile mit einer Gesamtbruttogeschossfläche von ca. 130.000 m². Die zukünftige Nutzung der zwischen 35 m und 62 m hohen Gebäude umfasst Hotels, Büros, Wohnungen, Gastronomie und Handel.

DI Claus Stadler (UBM), Christian Giraud (ACCOR), Josef Kaindl (10. Bez.), Ing. Karl-Heinz Strauss (PORR)
Bild: PORR AG

Bild: ZOOMVP

PORR Kärnten: Im Süden viel Neues

Die PORR forciert ihre Aktivitäten in Kärnten und setzt auf einen Konjunkturschub am Bau. Aktuell wird die Präsenz der PORR in der Region ausgebaut: Mit dem Spatenstich am 17. Juli fiel der Startschuss zu einem neuen, modernen und energieeffizienten Bürogebäude für bis zu 60 Mitarbeiter am Standort Klagenfurt. Das geplante Investment für die neue PORR-Zentrale in Kärnten, die als Passiv-Energiehaus konzipiert ist, beträgt rund EUR 3 Mio.

Mit ihrer Niederlassung in Klagenfurt und zahlreichen Baubüros zählt die PORR zu den führenden Bauunternehmen Kärntens und Osttirols. Mit rund 400 Mitarbeitern und einer Produktionsleistung von EUR 85 Mio. ist die PORR/TEERAG-ASDAG ein bedeutender Arbeitgeber der Region. Präsent ist das Unternehmen mit seinem gesamten Leistungsspektrum: Die PORR Bau GmbH wickelt Projekte im Hochbau ab, während das Konzernunternehmen TEERAG-ASDAG AG für den Tief- und Straßenbau verantwortlich zeichnet. Drei Asphaltmischanlagenbeteiligungen sowie die Beteiligung bei der Lavanttaler Bauschuttrecycling in St. Andrä runden das Leistungsportfolio ab und machen die PORR zu einem erfolgreichen Komplettanbieter.

„Das Baugeschäft ist lokales Geschäft. Durch unsere flächendeckende regionale Vernetzung in Kärnten verstehen wir die Herausforderungen der lokalen Bauherren sehr genau und können Aufträge schnell und flexibel abwickeln. Diese Marktnähe schätzen unsere Kunden. Das spiegelt sich in der Geschäftsentwicklung eindrucksvoll wider: Innerhalb von nur drei Jahren haben wir unseren Umsatz und unseren Mitarbeiterstand verdoppelt“, so Paul Lamprecht und Michael Kotomisky, Geschäftsführer der Niederlassung Kärnten/Osttirol, zu den Erfolgsfaktoren des Unternehmens. „Und auch die Zukunft der PORR/TEERAG-ASDAG und ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Kärnten ist mit einem Auftragsbestand von aktuell rund EUR 60 Millionen sehr gut abgesichert“, so die beiden Geschäftsführer weiter.

Attraktiver Arbeitgeber und Lehrlingsausbildner
Um die bewährte hohe Qualität in der Projektplanung und -umsetzung dauerhaft zu halten, bekennt sich die PORR/TEERAG-ASDAG Kärnten zu einer nachhaltigen Personalentwicklung. Das Unternehmen setzt auf engagierte und gut ausgebildete Fachkräfte und leistet als derzeit größter Lehrlingsausbildner in Kärntens Baubranche einen wichtigen Beitrag. „Aktuell bilden wir 19 gewerbliche Lehrlinge aus. Unsere Hoffnungsträger erhalten neben der Standardlehrlingsausbildung unter dem Motto „Bausteine für das Leben“ zusätzlich ein Persönlichkeitscoaching und bei Bedarf individuelle Rechtschreib- und Rechenschulungen. Unser Ziel ist es, gemeinsam mit unseren jungen Kolleginnen und Kollegen ein solides Fundament für deren berufliche Laufbahn zu bauen“, unterstreichen Lamprecht und Kotomisky.

Ein „Plus-Energiehaus“ als neue Zentrale in Klagenfurt
Im Zuge der „neuen arbeitswelt“ setzt der PORR-Konzern in der Gestaltung von Büros und Niederlassungen auf offene Strukturen und Transparenz, um die Kommunikation und die Teamarbeit zu vereinfachen. Ein Augenmerk liegt dabei auch auf der Energieeffizienz der Gebäude. Das neue Bürohaus in Klagenfurt, in dem bis zu 60 Mitarbeiter der PORR/TEERAG-ASDAG Platz finden werden, folgt diesen Werten und setzt sowohl in ökologischer Hinsicht als auch in Sachen Transparenz neue Standards.

Die Energieversorgung erfolgt mittels Photovoltaikanlage und einer Heiz- bzw. Kühltechnologie durch eine Wasser/Wasser-Wärmepumpe. Eine gut sichtbare Anzeige des Energieverbrauchs an der Außenfassade dokumentiert die Energieeffizienzbilanz. Aber auch ökonomisch ist dieses Eigenprojekt für die Region von Bedeutung. Nicht nur der PORR-Konzern profitiert vom neuen Standort, sondern auch lokale Partner wie Planer, Lieferanten und Subunternehmer. Die Bauarbeiten starten mit dem Spatenstich, mit der Fertigstellung der neuen Zentrale wird im Sommer 2016 gerechnet.

„Das Konzept unseres neuen Bürohauses spiegelt die Innovationskraft wider, die unser Kärntner Team bereits in der Vergangenheit geprägt hat“, betont PORR CEO Karl-Heinz Strauss. „Wir glauben an Kärnten und werden mit einer fokussierten Vorwärtsstrategie auch in Zukunft erfolgreich wirtschaften“, zeigt sich Strauss zuversichtlich. Von politischer Seite könnten wesentliche Impulse kommen, so Strauss weiter: „Die öffentliche Hand kann die Konjunktur sehr rasch über Baumaßnahmen ankurbeln, denn jeder Euro, der in den Hochbau fließt, bringt 8 Euro für die regionale Wirtschaft, im Tiefbau liegt die Wertschöpfung bei 1:4.“

Landeshauptmann Peter Kaiser, der den feierlichen Spatenstich begleitet, begrüßt das hohe Engagement der PORR: „Wir schätzen die große Bedeutung der PORR für das Land Kärnten. Die PORR ist nicht nur ein zuverlässiger und solider Auftragnehmer, der bereits wegweisende Projekte realisiert hat, sondern auch ein wichtiger Arbeitgeber in unserer Region und der größte Lehrlingsausbildner in der Baubranche. Die Investition in einen neuen Standort unterstreicht das langfristige Kommittent des Unternehmens.“

Prominente Vertreter beim Spatenstich für die neue PORR-Zentrale in Klagenfurt: (v.l.n.r.) Michael Kotomisky und Paul Lamprecht (Geschäftsführung PORR/TEERAG-ASDAG Niederlassung Kärnten/Osttirol), Ursula Heitzer (Vizepräsidentin der AK Kärnten), Ruth Feistritzer (Stadträtin), Peter Kaiser (Landeshauptmann), Karl-Heinz Strauss (CEO PORR AG), Otmar Petschnig (Vizepräsident der WKK)
Bild: PORR AG

PORR Bahnbau: Gleichenfeier U1/14, Station „Neulaa“

Nach der Rohbaufertigstellung der Station Neulaa fand am 07.07.2015 im Beisein des Bauherrn Wiener Linien sowie aller Projektbeteiligten die Gleichenfeier statt. In nur 18 Monaten Bauzeit wurden auf einer Bauloslänge von 1.200 m neben zahlreichen untergeordneten Bauteilen, wie Stützmauern und Kanalumlegungen, eine 140 m lange Dachrevisionshalle, zwei Abstellhallen mit einer Länge von 140 m bzw. 240 m, ein Betriebsgebäude und das Stationsgebäude „Neulaa“ mit fünf Stationszugängen errichtet.

Die Begrüßung der Festgäste erfolgte durch den Direktor der Wiener Linien, DI Günter Steinbauer. Er bedankte sich für die termingerechte Fertigstellung und die gute Zusammenarbeit mit allen Projektbeteiligten.

Auch die Bezirksvorsteherin, Hermine Mospointner, war vom Baufortschritt begeistert und bedankte sich ebenfalls bei allen Beteiligten.

Bevor zum Abschluss des offiziellen Teils der Gleichenfeier der traditionelle Gleichenspruch durch unseren Jüngsten vorgelesen wurde, würdigte der Projektleiter, OIng. Herbert Beran, die hervorragende Leistung des gesamten Teams. Besonders betonte er die partnerschaftliche und reibungslose Projektabwicklung mit den Vertretern des Bauherrn.

Mit reichhaltigen Buffet und kühlen Getränken nahm der Abend seinen Ausklang.

Luftaufnahme 12/2014, Projekt U1/14
Bild: Luftbildservice Redl

Projektdaten

Auftragssumme	ca. EUR 32 Mio.
Bauloslänge	1.190 m
Bauzeit	Jänner 2014 bis Oktober 2016
Hauptmassen:	
Ortbeton	49.000 m³
Schalung	70.000 m²
Rüstung	34.000 m³
Bewehrung	4.400 t
Profilkanäle	290 m
Lärmschutz	4.700 m²
Schottergleis	3.900 m
Betonoberbau	1.400 m

Seestadt Aspern: Übergabefeier Bauplatz D12

Für 213 Mieter wurde der Wohntraum vom „Baumhaus“ am 9.07.2015 zur Realität. In einer Bauzeit von nur 22 Monaten wurde die Wohnhausanlage des Bauplatzes D12 in der Seestadt Aspern als eines der letzten Projekte der ersten Bauphase fertiggestellt.

Die Grundkonstruktion des Wohnbaus besteht aus einem Betonskelettbau mit einer vorgehängten Holzfassade, welche gleichzeitig als dichte Gebäudehülle fungiert. Bei dem Gebäude handelt es sich um eines der ökologischsten Bauwerke in der Seestadt. Dazu trägt nicht nur die Holzfassade bei, sondern auch die Wärmepumpen der Wien-Energie, welche einen Fernwärmeanschluss erübrigen.

Die vom Bauträger ausgerichtete Übergabefeier war sowohl von der heimischen Politik als auch von den Mietern gut besucht. Nach einigen kurzen Ansprachen durch Bmst. Pagler (Obmann EBG) und Wohnbaustadtrat Dr. Ludwig, ging es in den gemütlichen Teil über. Auf den zahlreichen Stehtischen und Heurigenbänken ließen sich die Mieter das üppige Grill-Büffet schmecken und berichteten über die ersten Eindrücke ihrer neuen Wohnungen.

Mit dem Bauplatz D12 konnte die PORR ein weiteres anspruchsvolles Projekt fertigstellen, welches mit Freuden von der EBG und vor allen von den Mietern übernommen wurde.

Bild: PORR AG

Bild: PORR AG

Bild: PORR AG

Bild: PORR AG

Offizieller Vortriebsstart beim Albulatunnel II

Rund 14 Monate nach dem Spatenstich wurde am 31. August 2015 mit der „Anschlagfeier“ ein weiterer Meilenstein beim Neubau des Albulatunnels zeitgerecht erreicht. Zu diesem Anlass waren Gäste aus der regionalen und überregionalen Politik der Schweiz, Mitarbeiter der Rhätischen Bahn sowie der ausführenden ARGE NAT II, bestehend aus der PORR SUISSE AG, Walo Bertschinger und Condotte, erschienen.

Bei dem Projekt handelt es sich um den Bau eines ca. 6 km langen Tunnels, der sich auf einer Seehöhe von 1.800 m befindet. Ziel des Projekts ist es, den bestehenden Albulatunnel, der vor über 100 Jahren als Meilenstein in die Geschichte einging, durch einen Neubautunnel, der die Ansprüche einer modernen und sicheren Infrastrukturanlage erfüllt, zu ersetzen. Der Bestandstunnel wird nach der Inbetriebnahme des Neubautunnels als Sicherheitsstollen genutzt werden. Die im August 2015 begonnen Vortriebsarbeiten werden vorrausichtlich Ende 2017 abgeschlossen sein.

Nach der Herstellung der Innenschale und dem anschließenden Tunnelausbau erfolgt die Gesamtfertigstellung des Projekts bis 2021. Danach steht eine moderne und wintersichere Verbindung vom Albulatal in das Engadin zur Verfügung.

Abschlussfeier beim Albatunnel II
Bild: swiss-image.ch

Abschlussfeier beim Albatunnel II
Bild: swiss-image.ch

Neues Parkhaus am Bahnhof St. Pölten bietet 750 PKW-Stellplätze für Pendler

Am 31.08.2015 wurde das ÖBB-Parkdeck St. Pölten in feierlichem Rahmen eröffnet. Das Parkdeck befindet sich in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs St. Pölten mit direktem Zugang zum Bahnsteig 1. Es handelt sich um eine 5-stöckige Anlage, errichtet in Split-Level Bauweise. Das Gebäude erstreckt sich über 170 m Länge, ist 28 m breit und bietet in Summe 748 neue PKW-Stellplätze.

Das Gebäude wurde in Leistungsgemeinschaft zwischen der PORR Bahnbau und der Niederlassung Niederösterreich, Abteilung Hochbau errichtet. In Summe wurden 16.000 m³ Beton und 1.900 t Bewehrung verbaut. Für die Formgebung des Betons wurden ca. 40.000 m² Decken-, Wand- und Säulenschalungen errichtet und wieder zerlegt. Mit etwas Stolz darf man erwähnen, dass die gesamten Schal- und Betonierarbeiten mit Eigenpersonal der PORR durchgeführt wurden.

In der Rohbauzeit wurden durchschnittlich 35 Mann gewerbliches Eigenpersonal, mit einer Leistung von ca. 60.000 Lohnstunden, eingesetzt.

Parkhaus St. Pölten
Bild: Toni Rappersberger

Parkhaus St. Pölten
Bild: Toni Rappersberger

Parkhaus St. Pölten
Bild: Toni Rappersberger

PORR errichtet Büro- und Geschäftskomplex ETHOS in Warschau

Auf dem Warschauer Königsweg entsteht bis September 2016 der Büro- und Geschäftskomplex ETHOS – im Auftrag von Kulczyk Silverstein Properties („KSP"). In zentraler Toplage errichtet die PORR Polska Construction als Generalunternehmer ein siebengeschossiges Gebäude mit einer Mietfläche von über 17.000 m².

„Bei diesem Projekt setzt unser Auftraggeber ganz klar auf die partnerschaftliche Abwicklung mit uns. Von Beginn an werden sämtliche Entscheidungen zur Ausführung gemeinsam getroffen und Subunternehmer gemeinsam verhandelt", betont Karl-Heinz Strauss, CEO der PORR AG, die Vorteile dieser Vorgehensweise. „Das Open Book-Verfahren setzt tiefes, gegenseitiges Vertrauen voraus und sorgt für eine hohe Kostentransparenz". Mit diesem zukunftsweisenden Partnerschaftsmodell hat die PORR bereits bei einer Reihe von Unternehmen gepunktet – u. a. bei der Warimpex, der Von der Heyden Group, Vastint, AIG und UBM.

Einzigartige Dimensionen und grandioser Ausblick
Kulczyk Silverstein Properties setzten beim umfassenden Umbau und der Erweiterung des Büro- und Geschäftskomplexes ETHOS auf das bewährte Know-how der PORR Polska Construction. Knapp 100 m von der Warschauer Börse und dem Sheraton Hotel entfernt – zwei ebenfalls von der PORR realisierte Projekte – entsteht von Juli 2015 bis September 2016 das neue Gebäude, das durch seine einzigartige Dimensionen besticht. Auf zwei Untergeschossen und fünf Obergeschossen entsteht eine Mietfläche von über 17.000 m². Dabei werden die Büros insgesamt eine Fläche von 13.000 m² einnehmen – mit Einzelgeschossen im Ausmaß von rund 3.000 m². Im fünften Obergeschoss errichtet die PORR eine 1.000 m² große Terrasse, die einen grandiosen Blick auf die Weichsel und das Nationalstadion bietet. Für das Bauvorhaben wird das Areal des ehemaligen Bürogebäudes „Holland Park" großzügig erweitert sowie den Standards der Energieklasse A+ und den Kriterien der BREEAM-Zertifizierung (exzellent) für nachhaltiges Bauen und nachfolgenden Betrieb angepasst.

Elegante Architektur in bester Zentrumslage
Das Projekt besticht durch seine außergewöhnliche Architektur, die sich perfekt in das prachtvolle Flair des Königstrakts einfügt. Das von einem Konsortium der Büros MAAS Projekt und Chapman Taylor stammende Architekturkonzept für das Projekt betont mit 8 m hohen, verglasten Auslagen den repräsentativen Charakter des Geschäftsbereichs im Erdgeschoss. Restaurants, Cafés und Boutiquen werden hier über den eleganten Innenhof, der durch ein Glasdach geschützt ist, frei zugänglich sein.

In der Tiefgarage stehen Kunden und Gästen 90 Stellplätze zur Verfügung. Die Lage des neuen Büro- und Geschäftskomplexes auf der Warschauer Weichselböschung, direkt auf dem Königsweg, ist eine der besten der Stadt. In unmittelbarer Nähe befinden sich das polnische Parlament, verschiedene Botschaften, Luxusboutiquen sowie beliebte Restaurants und Cafés. Auch die Nähe zu verschiedenen Grünanlagen und Parks macht die Lage von ETHOS besonders attraktiv.

Das Immobilien-Dienstleistungsunternehmen SAVILLS betreut die Vermietung der Büroflächen, während sich BNP PARIBAS um die Vermietung der Handelsflächen kümmert.

Mittelpunkt von ETHOS ist der mit einem Glasdach überdeckte Innenhof.
Bild: Kulczyk Silverstein Properties Sp. z o. o.

Das elegante Gebäude fügt sich perfekt in die Toplage auf dem Königsweg ein.
Bild: Kulczyk Silverstein Properties Sp. z o. o.

PORR erhält Auftrag für Luxuswohnungen in Döbling

Der PORR Bau GmbH ist es gelungen von der BUWOG den Generalunternehmerauftrag zur schlüsselfertigen Errichtung einer Luxuswohnanlage nahe den Wiener Weinbergen in Wien 19 (Pfarrwiesengasse) zu erhalten.

Im August 2015 starteten die Arbeiten für dieses außergewöhnliche Wohnprojekt mit 85 hochwertigen Eigentumseinheiten. Es entstehen Geschosswohnungen, Maisonetten und Stadtvillen, die jeweils zwischen zwei bis sechs Zimmern, Terrasse, Balkon, Loggien oder Eigengarten bieten. Zusätzlich zu der exklusiven Ausstattung der Einheiten verfügt die Anlage über einen eigenen Spa- und Fitness-Bereich sowie ein Freibad.

Weitere Besonderheiten sind das hauseigene Kino, welches direkt von den Wohnungen über Touchdisplays reserviert werden kann sowie der Weinkeller der Anlage mit angeschlossenem Verkostungsraum. Ein eigener Concierge im Eingangsbereich wird den zukünftigen Bewohnern ebenfalls zur Verfügung stehen.

Die Übergabe des Projekts wird nach einer Bauzeit von rund 21 Monaten im April 2017 erfolgen.

Außenhauptgebäude
Bild: HNParchitects ZT GmbH

Außeneingang
Bild: HNParchitects ZT GmbH

Außenpool
Bild: HNParchitects ZT GmbH

Monte Laa: Stadtentwicklungsgebiet nähert sich mit dem Baustart von MySky der finalen Phase

Zur Grundsteinlegung des Wohnprojekts MySky trafen sich am 14. September Bauherren, Architekten, Investoren und Projektpartner. 1999 wurde mit der Fertigstellung des PORR-Hochhauses der erste Meilenstein im Stadtteil Monte Laa gesetzt. Seit mehr als 15 Jahren wächst Monte Laa und hat sich seither zu einem beliebten Büro- und Wohnstandort entwickelt.

Mitte September legten die STRAUSS & PARTNER Development GmbH, die österreichische Tochter der UBM Development AG, und die Wohnbauvereinigung für Privatangestellte Gemeinnützige GmbH den Grundstein für das gemeinsame Wohnbauprojekt MySky. Damit läuteten die Bauherren die finale Phase des Stadtentwicklungsgebiets Monte Laa ein. An der hochkarätig besuchten Veranstaltung mit rund 70 Gästen nahmen neben den UBM Vorständen Heribert Smolé und Claus Stadler auch der Geschäftsführer der WBV-GPA Michael Gehbauer, PORR Vorstandsvorsitzender Karl-Heinz Strauss sowie Bezirksvorsteherin Hermine Mospointner und Stellvertreter Josef Kaindl teil.

DI Claus Stadler (COO UMB Development AG), Bezirksvorsteherin Hermine Mospointner, Michael Gehbauer (WBV-GPA), Ing, Karl-Heinz Strauss (CEO PORR AG)
Bild: PORR AG

Ein lebendiges Viertel
Vielfältig – flexibel – zeitgemäß: So lautet das architektonische Konzept von „MySky“. Nahe dem FH Campus Wien wird das von PORR errichtete Gebäude einen Lebensraum für junge Menschen und Studierende mit ca. 180 Wohnplätzen bieten. Weiters werden ca. 100 geförderte Mietwohnungen gebaut. Die PORR ist bei dem Projekt sowohl als Generalplaner als auch als Generalunternehmer tätig.

Fertigstellung Frühjahr 2017
„Das Ziel aller am Projekt Beteiligten ist es, ein gemeinsames, zukunftsweisendes Projekt in höchster Qualität und in möglichst kurzer Zeit zu errichten. Hohe Professionalität, viel Erfahrung und gegenseitiges Vertrauen sind der Garant für ein reibungsloses Zusammenspiel“, fasst Karl-Heinz Strauss das Projekt abschließend zusammen.

Generalsanierung auf der A4 Ost Autobahn

Auf einer Länge von rund 9 km wurde die A4 heuer im Bereich der Anschlussstellen Neusiedl/See und Gols/Weiden inklusive dem Autobahnzubringer Gols/Weiden generalsaniert. Den Zuschlag für den Bau erhielt eine Arbeitsgemeinschaft unter wesentlicher Beteiligung der TEERAG-ASDAG AG. Die ASFINAG investierte in diese Sanierung EUR 24 Mio.

Begonnen wurde mit der Generalsanierung nach den Osterferien. In vier großen Bauphasen wurden Fahrbahneinrichtungen wie Leitschienen erneuert und die Fahrbahndecke tiefgreifend in Ordnung gebracht. Ziel der Baumaßnahme war die Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts.

Im Zuge der Baumaßnahmen erfolgte eine Instandsetzung des Oberbaues der A4 Ost Autobahn (beide Richtungsfahrbahnen) von km 44,000 bis 52,500 inkl. Rampen der im Baubereich gelegenen Anschlussstelle Gols/Weiden sowie des Zubringers der AST Gols/Weiden zur B 51.
Der bestehende Fahrbahnquerschnitt der Hauptfahrbahn mit einer Breite von i.d.R. 11,50 m (bzw. 12,50 m bei der neuen AST Neusiedl/Gewerbegebiet) wurde unverändert beibehalten. Aufgrund der erforderlichen Oberbauverstärkung war eine Anhebung der Nivellette um 5 cm gegenüber dem Bestand erforderlich.

Ausgenommen davon waren nur die direkt befahrenen Brückenobjekte. Da in diesen Bereichen keine Erneuerung der Randbalken erfolgte, war eine Beibehaltung der Bestandshöhen erforderlich.

Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen im Mittelstreifen wurden im Zuge der Befestigung des Mittelstreifens adaptiert. Aufgrund der geringen Längsneigung war in Teilbereichen der Querneigungswechsel mittels Gratverwindung vorzunehmen.
Weiters wurden im Zuge der Generalerneuerung sämtliche Brückenobjekte bzw. Grünbrücken instand gesetzt. Die Maßnahmen beschränkten sich im Wesentlichen auf Betoninstandsetzungsmaßnahmen, Aufbringen von Oberflächenschutz und die Erneuerung der Entwässerungsvorrichtungen der Tragwerke.

Verkehrszeichen inkl. Fundierung und Steher wurden zum Großteil erneuert. Bei der AST Neusiedl/See wurden zwei Schilderbrücken und bei der AST Gols/Weiden zwei Schilderbrücken und zwei Kragarme errichtet.

Als Teilprojekt wurde für die ABEG der Abschnitt der A4 km 43,8 – 45,0 mit einer normgerechten Autobahnbeleuchtung ausgestattet. Diese umfasste in weiterer Folge auch die vier Rampen der Abfahrt Gewerbegebiet und die zwei Rampen in Fahrtrichtung Wien bei der Abfahrt Neusiedl am See zur B50, welche pro Rampe mit 9 m Masten und Natriumdampfhochdruckleuchten ausgestattet wurde. Die Hauptfahrbahn wurde mit 12 m Masten und ebenfalls Natriumdampfhochdruckleuchten ausgeführt.

Außerhalb des angegebenen Bereiches der Generalerneuerung der A4 Ost Autobahn wurden zwei Schilderbrücken und zwei Kragarme im Bereich der AST Parndorf errichtet.
Die Straßenausrüstung der A4, der AST Gols/Weiden und des Zubringers wurde erneuert. Die bestehenden Leitschienen wurden zum Teil wiederverwendet.

Sämtiche Arbeiten waren Anfang November 2015 fertiggestellt.

Maschineller Asphalteinbau
Bild: PORR AG

Maschineller Asphalteinbau
Bild: PORR AG

Maschineller Asphalteinbau
Bild: PORR AG

Maschineller Asphalteinbau
Bild: PORR AG

PORR Deutschland nimmt im Hochbau rasant Fahrt auf

Auftragseingang im 1. HJ 2015 von rund EUR 300 Mio.

Die PORR Deutschland ist mit ehrgeizigen Plänen in das Jahr 2015 gestartet: Eine Steigerung der Produktionsleistung von EUR rd. 600 Mio. im Jahr 2014 auf EUR 1 Mrd. in den nächsten Jahren steht am Programm. Mit einem Auftragseingang von rd. EUR 300 Mio. alleine im Hochbau legt die deutsche Tochtergesellschaft der österreichischen PORR AG eine erfreuliche Zwischenbilanz nach den ersten sieben Monaten vor.

Von Jänner bis Ende Juli 2015 verzeichnete die PORR Deutschland im Hochbau 13 neue Aufträge in ihren Büchern – und das mit Projekten quer durch die Bundesrepublik. Darunter finden sich Leuchtturmprojekte wie die Bavaria Towers, eines der spektakulärsten Münchner Stadtentwicklungsprojekte in den letzten Jahren, das die Von der Heyden Gruppe beauftragte. Oder das weltweit größte Hampton by Hilton in Berlin mit einer Bruttogeschossfläche von 19.500 m². Der Vertrag wurde erst vor wenigen Tagen mit dem Bauherrn, der Lambert Gruppe Regensburg, unterzeichnet. Oder der Campus Futura mitten in der angesagten Hamburger Hafen City: Ein Großprojekt, das ein JUFA-Stadthotel mit angrenzenden Eigentumswohnungen umfasst, beauftragt von der Campus Futura GmbH & Co KG. Darüber hinaus scheinen in der Auftragsliste unter anderem drei Objekte des Projektes „Freiraum-Living“ in Freiburg für die Revitalis Real Estate AG – zwei Hotels und ein Wohngebäude – sowie zwei große Wohnprojekte in Berlin mit einem Volumen von rund EUR 30 Mio. auf. Auch im Industriebau konnte die PORR Deutschland in diesem Jahr bereits mit dem Zuschlag der BMW AG zur Errichtung der neuen Lackiererei im Stammwerk München punkten.

„Die Auftragsentwicklung im Hochbau der PORR Deutschland im ersten Halbjahr fühlt sich für uns sehr gut an. Wir sind erstmals flächendeckend in Deutschland aktiv: von Hamburg über Frankfurt, Freiburg und München bis hin nach Berlin. Mit der Von der Heyden Gruppe, der Lambert Gruppe, Revitalis und BMW vertrauen international renommierte Investoren und Bauherren auf unsere Expertise“, freut sich Udo Sauter, Geschäftsführer der PORR Deutschland GmbH, über die erzielten Erfolge.

Karl-Heinz Strauss, CEO der PORR AG, zeigt sich von seinem Team begeistert und blickt zuversichtlich in die Zukunft: „Deutschland ist mit seinem Marktvolumen im Hoch- und Tiefbau für die PORR-Gruppe nach Österreich der zweitwichtigste Markt. Wir haben in Deutschland in beiden Sparten eine starke Mannschaft, die sich klar unserer Strategie des intelligenten Wachstums verschrieben hat. Qualitatives, ertragsreiches und sicherheitsorientiertes Wirtschaften steht bei allen Aktivitäten an oberster Stelle. – Wenn ich mir den beeindruckenden Track Record bei den Auftragseingängen im Hochbau in diesem Jahr anschaue, kann ich nur sagen: Wir sind mit unserem Ansatz „alles aus einer Hand“ auf dem richtigen Weg. Unsere lokale Kompetenz und die enge konzernweite Zusammenarbeit unserer internationalen Experten aus den Bereichen Planung mit der PORR Design & Engineering, Großprojekte und Umwelttechnik kristallisiert sich immer mehr als entscheidender Wettbewerbsvorteil heraus.“

PORR Deutschland, Zweigniederlassung Berlin, erhält Auftrag für weltweit größtes Hampton by Hilton Hotel in Berlin

Am 31.07.2015 wurde der Generalunternehmervertrag für das weltweit größte Hampton by Hilton in Berlin unterzeichnet. Die PORR Deutschland GmbH, Zweigniederlassung Berlin, erhielt von der Lambert Wohnbau GmbH den Auftrag für die schlüsselfertige Erstellung von 344 Hotelzimmern und 40 Wohnungen. Die Bruttogeschossfläche beträgt 19.500 m².

Das Bauvorhaben unterliegt der Musterhochhausrichtlinie und ist in Bezug auf die Brandschutzanforderung und den „fire life safety“ von Hilton eine große Herausforderung.

Es ist bereits das dritte Großbauvorhaben – neben dem abgeschlossenen Parkside und dem Wohnquartier am Alexanderplatz – welches die PORR Deutschland in Berlin-Mitte, unweit des Alexanderplatzes, errichtet.

Baubeginn des Projekts war im September 2015. Die Gesamtfertigstellung des Projektes ist für Ende März 2017 geplant.

Visualisierung des Hotels
Bild: PORR AG

„Freiraum-Living“ – PORR Deutschland erhält Auftrag für den Neubau von zwei Hotels und einem Wohngebäude in Freiburg, Breisgau

Ende Juni beauftragte die Revitalis Real Estate AG die PORR Deutschland GmbH mit der schlüsselfertigen Erstellung des Bauvorhabens mit einer Auftragssumme von ca. EUR 35 Mio. Das Projekt wird in einer internen Leistungsgemeinschaft zwischen der Abteilung Großprojekte Hochbau, Niederlassung Frankfurt, als Federführer und der Niederlassung Düsseldorf abgewickelt. Die drei Objekte sind Teil des Projekts „Freiraum-Living“ in Freiburg. Sie entstehen auf drei Grundstücken mit einer Fläche von insgesamt 11.660 m² und sind Teil des 390.000 m² großen Areals des „Alten Güterbahnhofs“, auf dem in Zukunft ein Quartier zum Wohnen und Arbeiten entsteht. Das Areal liegt nur ca. 2 km von der Freiburger Innenstadt und dem Hauptbahnhof entfernt.

Die Gebäudeform des fünfgeschossigen „Super 8 Hotels“ als Längsriegel folgt parallel der Grundstücksgrenze entlang der Bauzone der Isfahanallee und schließt nördlich an den Hotelneubau des Hampton by Hilton an, welches den Blockrandschluss entlang der Kantinenstraße bildet. Eine gemeinsame Hotelvorfahrt beider Hotels im Blockinnern über die Zita-Kaiser-Straße ist vorgesehen. Das Grundstück ist zum Großteil mit einer Tiefgarage unterbaut, in der ca. 98 Stellplätze den Gästen der beiden Hotels zur Verfügung stehen. Die Zufahrt der Tiefgarage erfolgt über das Hotel Hampton by Hilton.

Vermieter und Betreiber des „Super 8 Hotels“ ist die GS Star GmbH. Der Franchisenehmer Wyndham Hotel Group betreibt das 2** Hotel der Kategorie Economy mit insgesamt 205 Hotelzimmern. Das Gebäude, mit einer Höhe von ca. 17,11 m und einer BGF von ca. 4.500 m², harmonisiert hinsichtlich der Fassadengestaltung mit dem Hotelnachbarn Hampton by Hilton. Die Fassade, versehen mit einem Wärmedämmverbundsystem, gestaltet durch Unregelmäßigkeiten in Form von kontrastgebenden, offenen und geschlossenen Flächen, fügt sich elegant in die Stadtlandschaft ein. Die großzügigen, raumhohen Verglasungen der öffentlichen Bereiche der beiden Hotels im Erdgeschoss betonen diesen Eindruck.

Auch unter der Kategorie Economy wird das 3 *** Sterne Hotel Hampton by Hilton vom Franchisenehmer der Hilton Hotels Group in naher Zukunft betrieben. Vermieter des Objekts wird die Instar GmbH. Das sechsgeschossige Hotel mit 175 Zimmern auf einer BGF von ca. 8.000 m² und einer Gebäudehöhe von 20,1 m bildet den Kopf des Baufeldes A2. Die Fertigstellung der Hotels ist für das erste Quartal 2017 geplant.

Entlang der nach Süden führenden Quartierstraße entstehen 100 Mietwohnungen, aufgeteilt in drei Einzelgebäude, sowie zwei Einzelhäuser, die über das Erdgeschoss miteinander verbunden sind. Die fünf- bis sechsgeschossigen Wohngebäude verfügen über eine gemeinsame Tiefgarage mit ca. 135 Stellplätzen. Insgesamt weist der Komplex eine BGF von ca. 18.425 m² aus. Die Anordnung der Einzelgebäude schafft einen begrünten Innenhof für Gemeinschaftsflächen. Geschäfte und eine Kita im Erdgeschoss erhöhen die Wohnqualität. Die Wohnungen erhalten zudem Balkone bzw. Terrassen im Erdgeschoss bzw. Dachterrassen in den Staffelgeschossen.

Im Sinne der Nachhaltigkeit werden die Wohngebäude gemäß den Energiestandards des Freiburger Effizienzhauses 55 errichtet. Die Hotelgebäude werden die Anforderungen des Freiburger Effizienzhauses 70 erfüllen.

Die Gesamtbauzeit der Bauvorhaben beläuft sich auf ca. 20 Monate.

Hampton by Hilton
Bild: Flb, MPP Meding Plan + Projek GmbH

Super 8 Hotel
Bild: Flb, MPP Meding Plan + Projek GmbH

Hafen City Hamburg – PORR Deutschland erhält Auftrag für das Projekt Campus Futura

Inmitten des zentral gelegenen Hamburger Stadtteils Hafen City entsteht bis Ende 2017 ein JUFA-Stadthotel mit angrenzendem Eigentumswohnungsbau. Der Bauherr, die Campus Futura GmbH & Co.KG, beauftragte Ende Juli die PORR Deutschland GmbH, Bereich Großprojekte Hochbau, mit dem Bau des von den KBNK Architekten entworfenen Ensembles, mit einer Auftragssumme von ca. EUR 30 Mio.

Das 4.400 m² große Baugrundstück wird nördlich von der Versmannstraße und südlich durch die Promenade am Baakenhafen begrenzt. Die Abteilung Großprojekte, Niederlassung Frankfurt, ist bei diesem Projekt mit all ihrem Know-how gefragt: So liegen das Warft- und Untergeschoss im Überflutungsbereich der Elbe, was besondere bauliche Maßnahmen zur Einhaltung des Hochwasserschutzes erfordert. Zusätzlich befindet sich im nördlichen Teil des Grundstücks eine U-Bahn Haltestelle, die in den Bau des geplanten Hotels integriert bzw. überspannt werden muss.

Das siebengeschossige Jugend- und Familienhotel bietet neben 220 Zimmern, Suiten, Seminar- und Veranstaltungsräumen, ein Restaurant mit Dachterrasse im 1. Obergeschoss sowie zusätzliche familienfreundliche Highlights, wie z.B. einen Indoor-Adventure-Bereich. Angrenzend entstehen in bester Wasserlage 22 Eigentumswohnungen mit hochwertiger Ausstattung und im Erd- und Warftgeschoss 13 Gewerbeflächen. Die Wohnungen mit Größen von ca. 50 – 140 m² verfügen jeweils über einen eigenen Balkon oder eine Dachterrasse. Das Hotel und das Wohngebäude nutzen gemeinsam die zweigeschossige Tiefgarage mit ca. 116 Parkplätzen. Innerhalb der Tiefgarage ist je Geschoss eine Zufahrt zur Tiefgarage des Nachbarbaufeldes (Baufeld 81b) vorgesehen. Beide Tiefgaragen werden von der Versmannstraße über eine gemeinsame Zufahrt angefahren.

Die Vor- und Rücksprünge, die auskragenden Loggien und die schiefstehende Stützenkonstruktion im Erdgeschoss, die als Abfangung der Obergeschosse über der U-Bahnstation dient, geben dem Objekt die nötige Leichtigkeit, ergänzt durch die inmitten des Gebäudekomplexes platzierte Dachterrasse des 1. Obergeschosses.

Die Fassade selbst ist – typisch hanseatisch – mit einem Wärmedämmverbundsystem und Klinkerriemchen versehen. Das Erd- und Zwischengeschoss erhalten teilweise eine Natursteinfassade, unterbrochen durch Aluminium-Pfosten-Riegel-Fassadenelemente.

Im Sinne der Nachhaltigkeit wird das Wohngebäude gemäß dem Energiestandard des Hamburger Effizienzhauses 55 errichtet. Zudem wird das Bauvorhaben die Anforderungen des Umweltzeichens „Nachhaltiges Bauen in der Hafencity GOLD“ erfüllen.

Die Gesamtbauzeit des mit ca. 22.500 m² BGF geplanten Projekts beläuft sich auf ca. 21 Monate.

Ansicht von der Südwest-Seite
Bild: bloomimages; KBNK Architekten GmbH

TEERAG-ASDAG baut Lückenschluss in Oberbayerns Radwegenetz

Radfahrer dürfen sich über einen Lückenschluss im Oberbayerns Radwegenetz freuen: Die Bauarbeiten an der Staatsstraße 2077 zwischen Elbach und Streitwies sind nach rund sechs Wochen abgeschlossen.

Die nun durchgehende Verbindung zwischen Elbach und Fischbachau sorgt für mehr Verkehrssicherheit, da Radfahrer nun nicht mehr auf der Hauptstraße fahren müssen.

Fischbachaus Bürgermeister Josef Lechner bedankte sich bei der Einweihung des neuen Geh- und Radwegs beim Staatlichen Bauamt Rosenheim und der TEERAG-ASDAG AG, die das Projekt gemeinsam mit der Gemeinde auf die Beine gestellt hatten. „Es handelt sich hierbei um einen sogenannten unselbstständigen Radweg“, erklärte Christian Rehm, Baudirektor des Bauamts. Heißt: „Er verläuft parallel zur Staatsstraße.“

Der 6.000 m lange und 2,5 m breite Weg ist Bestandteil des Radwegeprogramms der Bayerischen Staatsregierung, das von 2015 bis 2019 läuft. Das Projekt in Fischbachau konnte als erstes aus dem Programm realisiert werden. Bis 2019 will der Freistaat etwa EUR 200 Mio. in den Ausbau von Radwegen an Staats- und Bundesstraßen stecken.

Das blau-weiße Band ist durchtrennt: Fischbachaus Bürgermeister Josef Lechner (vorne, Mitte) erklärt den Radweg zwischen Elbach und Streitwies für eröffnet. Mit ihm freuen sich Wolfram Wurdinger (l.), Gebietsbauleiter der TEERAG-ASDAG und Christian Rehm (r.), Baudirektor beim Staatlichen Bauamt Rosenheim.
Bild: PORR AG

Feierlicher Spatenstich für die Umfahrung Scharnitz

V.l.n.r.: Michael Pichler (TEERAG-ASDAG), Günter Guglberger (Land Tirol, Sachgebiet Tunnel- und Brückenbau), Herbert Winderl und Werner Huber (beide Bezirksbauamt Innsbruck), Christian Molzer (Land Tirol, Abteilung Verkehr und Straße), LHStv. Josef Geisler, Bürgermeisterin Isabella Blaha, Thomas Schnabl (Gebr. Haider), Markus Morianz (Fa. Marti)
Bild: PORR AG

Bürgermeisterin Isabella Blaha, Landeshauptmann-Stellvertreter Josef Geisler und Christian Molzer, Vorstand der Abteilung Verkehr und Straße, haben mit dem Spatenstich am 24. Oktober 2015 den Startschuss für den Baubeginn der Umfahrung Scharnitz gegeben.

Die Umfahrung zweigt südlich der Ortseinfahrt von Scharnitz von der B 177 ab, führt über den Gießenbach vorbei am Sportplatz und mündet in den Tunnel Porta Claudia. Nach 100 m Freistrecke geht es über eine neue Isarbrücke, direkt an der Staatsgrenze zu Bayern, wieder zurück auf die bestehende B 177 Seefelder Straße. „Wenn die Umfahrung Scharnitz fertig ist, wird nur noch ein Viertel des heutigen Verkehrs durch das Ortszentrum rollen. Dieses Projekt bringt eine nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität sowie gewaltige Chancen für die dörfliche und touristische Entwicklung von Scharnitz“, so Straßenbaureferent Landeshauptmann-Stellvertreter Josef Geisler beim feierlichen Spatenstich für die Umfahrung.

Die Umfahrung Scharnitz ist mit Baukosten von EUR 34 Mio. das derzeit größte Straßenbauprojekt des Landes. Die Bauarbeiten werden unter technischer Leitung der TEERAG-ASDAG, Niederlassung Tirol, in einer Arbeitsgemeinschaft mit Marti Tunnelbau GmbH und Gebrüder Haider Erdbau, ausgeführt wird.

Projektdaten

Gesamtkosten	EUR 34 Mio.
Gesamtlänge	2.180 m
Länge Tunnel	960 m
Länge Freistrecke	1.220 m

Erd- und Felsaushub	130.000 m³
Beton	27.000 m³
Stahl	1.800 t

LEED-Platin-Zertifizierung für Business Garden Poznań

„Business Garden Poznań“ ist ein moderner Bürokomplex mit einer Mietfläche von rund 80.000 m². Unterteilt in neun Bürogebäude der A-Klasse, befindet sich der Komplex auf einem ca. 6 ha großen Grundstück in Posen. Die PORR (POLSKA) S.A. war Generalübernehmer der 1. Etappe dieser Investition und errichtete vier Bürogebäude mit einer Gesamtmietfläche von 38.000 m², welche Platz für Büros, Geschäftsflächen und einen Konferenzbereich bieten. Der Investor, Vastint Poland Sp. z o.o., plant bereits weitere Investitionsetappen.

Bild: PORR AG

Jedes der Gebäude der 1. Bauphase des Business Garden Poznań, bekam die Zertifizierung „LEED Platinum for Core and Shell“, die durch die Non-Profit-Organisation „USGBC“ (U.S. Green Building Council) vergeben wird. LEED® (Leadership in Energy and Environmental Design) Green Building Rating System™ ist ein Programm zur freiwilligen Zertifizierung, die darauf zielt, die hohen Leistungen nachhaltiger Bauten zu stärken und zu fördern.

Im Zuge der Bauabwicklung wurde das Zertifizierungsniveau von dem vertraglichen GOLD (60 Punkte) auf das höchste zu erreichende Niveau PLATINUM (88 Punkte) erhöht. Möglich wurde dies durch die Erfahrung der PORR Polska und die gute Zusammenarbeit zwischen dem Investor und der PORR.

Bild: PORR AG

Die Auszeichnung des Objektes bezieht sich auf die folgenden Kategorien:

- Nachhaltige Baustelle
- Wassereffizienz
- Energie und Atmosphäre
- Materialien und Ressourcen
- Luftqualität im Gebäude
- Innovations- und Designprozess

Die Summe der bei der Gebäudebewertung erlangten Punkte machte die Verleihung des LEED-Zertifikates auf dem höchsten Platinum-Niveau möglich, wodurch das Projekt Business Garden Poznań auf dem Büromarkt der Developerinvestitionen eine besondere Stellung einnimmt.

PORR baut bei ihrem Wachstumskurs in Polen auf lokale Experten

“Kenne deinen Markt, kenne deine Kunden”: Mit diesem Ansatz setzt die PORR seine Strategie des intelligenten Wachstums seit fünf Jahren international erfolgreich um. In Polen ist die PORR seit 1987 tätig und zählte mit ihrer lokalen Tochter PORR Polska S.A. zu den führenden Hoch- und Bahnbauexperten des Landes. Kein Wunder also, dass sich die PORR für die zum Kauf stehende Bilfinger Infrastructure S.A. interessierte.

„Die Bilfinger Infrastructure S.A. genießt am polnischen und norwegischen Infrastrukturmarkt einen ausgezeichneten Ruf und ist in beiden Ländern bestens etabliert. Die Übernahme kennzeichnet für die PORR einen wichtigen Meilenstein in unserem drittgrößten Heimmarkt: Künftig werden die PORR Polska Construction S.A. und die PORR Polska Infrastructure S.A. als zwei unabhängige, sich perfekt ergänzende lokale Gesellschaften den Ausbau der Marktposition der PORR als Full-Service-Anbieter nachhaltig sichern“, zeigt sich Karl-Heinz Strauss, CEO der PORR, über den am 14. August erfolgreich abgeschlossenen Kauf erfreut.

Der Kaufpreis für die Bilfinger Infrastructure S.A., die mit knapp 800 Mitarbeitern im Jahr 2014 eine Betriebsleistung in Höhe von EUR 166 Mio. erzielte, betrug EUR 21,5 Mio.

Zwei starke lokale Player als Fundament für weiteres Wachstum

Die PORR Polska Infrastructure mit ihrer Niederlassung in Norwegen wird künftig für die Bereiche Straßen-, Brücken-, Ingenieur- und Energiebau in Polen und Norwegen zuständig sein. Das Team von rund 700 Mitarbeitern in Polen und knapp 100 Mitarbeitern in Norwegen steht für höchste Ingenieurkompetenz und Dienstleistungsqualität. Insbesondere im Straßen- und Kraftwerksbau sowie Wasserbau, Ingenieur- und Brückenbau überzeugt das Unternehmen international mit seiner technologischen Kompetenz und legt als einer der Technologieführer weltweit Standards fest. Zu den spektakulärsten Projekten der PORR Polska Infrastructure zählen die Südumfahrung Danzig (S7), die Rzeszów Brücke und die Bahnverbindung zum Flughafen Chopin.

„Das gesamte Managementteam der PORR Polska Infrastructure und unser Team sind erleichtert, nach einem Jahr der Ungewissheit endlich wieder zu wissen, wohin unsere Reise gehen wird. Bereits in den Gesprächen vor der Übernahme haben wir höchste Wertschätzung für unsere Leistungen und unsere Mannschaft erfahren. Sowohl der Vorstand der PORR als auch wir sehen großes Potenzial, unser Unternehmen erfolgreich weiterzuentwickeln. Gemeinsam haben wir uns vorgenommen, unsere Produktionsleistung mittelfristig auf deutlich über EUR 200 Mio. zu erhöhen. Ich bin zuversichtlich, dass wir das als Teil der PORR schaffen werden“, blickt Piotr Kledzik, CEO der PORR Polska Infrastructure, optimistisch in die Zukunft.

Mit einem Auftragsbestand von EUR 162 Mio. per 1.1.2015 und Aufträgen in Erwartung in Höhe von rund EUR 180 Mio. zeichnet sich tatsächlich ein erfreuliches Zukunftsszenario für die PORR Polska Infrastructure ab. Darüber hinaus sieht das Unternehmen interessante Wachstumschancen durch die geplanten großen EU-geförderten Infrastrukturprojekte in den nächsten Jahren.

Die PORR Polska Construction mit ihren aktuell rund 500 Mitarbeitern wird sich auch künftig in bewährter Weise auf alle Hoch- und Bahnbauprojekte in Polen konzentrieren. Durch die über 25-jährige Marktpräsenz hat das Unternehmen mit seinen Hochbauten das Warschauer Stadtbild wesentlich mitgestaltet. Einer der auffälligsten PORR-Bauten in Warschau ist sicherlich das Hotel Intercontinental in unmittelbarer Nähe des Kulturpalasts und des ebenfalls von der PORR errichteten Warsaw Financial Centre. Im Bahnbau hat die PORR Polska Construction erst kürzlich erneut mit ihrer Expertise gepunktet und drei weitere Aufträge zur Modernisierung von Teilstücken der Linien 272, 273 und 131 akquiriert.

„Unsere Marktpräsenz in Polen im Infrastrukturbereich durch Akquisition auszubauen, war erklärtes Ziel unserer Wachstumsstrategie. Gleichzeitig war von Anfang an klar: Wir werden nur aktiv werden, wenn sich eine attraktive Gelegenheit auftut. Mit der Übernahmemöglichkeit von Bilfinger Infrastructure S.A. eröffnete sich für uns genau dieses „Window of Opportunity“. Jetzt sind wir nicht nur in Polen mit Top-Infrastrukturexperten vertreten, sondern auch in Norwegen – ein Markt, der im Bereich Infrastruktur für uns äußerst attraktiv ist und in dem wir vor geraumer Zeit begonnen haben, unseren Markteintritt vorzubereiten. Mit den derzeit laufenden Brückenbauprojekten Tresfjord, Harpe Bru und Farrisbrua sind wir als PORR mit drei Großprojekten präsent, die uns die weitere Marktbearbeitung sicherlich deutlich erleichtern werden “, beschreibt Hans Wenkenbach, COO der PORR, die Bedeutung für die internationale Marktpräsenz des Konzerns.

Wenn aus „1+1=3“ wird

„Von der neuen Konstellation in Polen und Norwegen werden nicht nur wir, die PORR, sondern vor allem unsere Kunden profitieren. Mit unserer über 146-jährigen Erfahrung zählt die PORR zu den Pionieren der modernen europäischen Bauindustrie. Auf diese Expertise können

die PORRianer in allen Ländern bauen. Der gruppenweite Know-how-Austausch ist einer unserer zentralen Erfolgsfaktoren, der unseren Kunden unmittelbaren Mehrwert bietet. Darüber hinaus schätzen unsere Kunden unser Konzept „alles aus einer Hand“, weil wir dadurch budgettreu agieren können und berechenbar sind. Somit wird klar, dass durch die Übernahme von Bilfinger Infrastructure S.A. das Ganze mehr als die Summe seiner Teile ist und die Gleichung „1+1=3“ zutrifft“, bringt Strauss die Vorteile des Deals auf den Punkt.

V.l.n.r.: Jakub Chojnacki (CFO PORR Polska Infrastructure), Karl-Heinz Strauss (CEO PORR AG), Piotr Kledzik (CEO PORR Polska Infrastructure), Hans Wenkenbach (COO PORR AG)
Bild: PORR AG

TEERAG-ASDAG: Neue Arlbergstraße eröffnet

Am Mittwoch, dem 21. Oktober 2015, wurde die neue Trassenführung der L197 oberhalb von Stuben am Arlberg eröffnet. Nach einer Bauzeit von eineinhalb Jahren wurde die neue 1,3 km lange Zufahrt auf den Arlberg- und Flexenpass für den Verkehr freigegeben.

Die neue Trasse, die von der TEERAG-ASDAG AG in einer Arbeitsgemeinschaft ausgeführt wurde, zweigt oberhalb des Orts Stuben von der alten Straße ab und führt über fünf Kehren mit dazwischenliegenden, weitgezogenen Bögen und kurzen Geraden am nordöstlichen Hang hinauf zur Flexengalerie. Vor dem Portal der Galerie wurde eine neue Kreuzung angelegt. Die Anbindung Rauz – St. Christoph am Arlberg wurde vorerst auf einer Länge von rund 60 m ausgebaut. „Die Verkehrssicherheit ist mit diesem Projekt deutlich erhöht worden", sagte Landesstatthalter Karlheinz Rüdisser bei der Eröffnung. Die alte L197-Trasse, an der aufgrund von Steinschlägen, Felsstürzen und Hanginstabilitäten immer wieder Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden mussten, soll in weiterer Folge aufgelassen und renaturiert werden.

V.l.n.r.: Bgm. Morscher, Klösterle; LH Dr. Wallner; LH Stv. Rüdisser; Bgm. Muxel, Lech; Dir. Pichler, TEERAG-ASDAG; DI Schnabl, Gebrüder Haider; Haider Helmut, Gebrüder Haider
Bild: PORR AG

Aufnahme der Baustelle von Stuben aus, Herbst 2015
Bild: PORR AG

Wichtige Infrastruktur-Verbesserung
Von der Infrastruktur-Verbesserung würden Bevölkerung und Gäste gleichermaßen profitieren und für die Region eröffnen sich neue Entwicklungsperspektiven, unterstrich der Landeshauptmann in seinen Ausführungen. „Mit der neuen Trasse ist sowohl dem Sicherheitsbedürfnis, als auch der hohen Mobilität im Personenverkehr Rechnung getragen worden“, erklärte Wallner. In einem nächsten Projektschritt folgt die teilweise Neutrassierung vom Kreuzungsbereich Flexengalerie sowie die Grunderneuerung der Flexengalerie bis 2022. Für Neutrassierung und Galerie zusammen wird das Land in Summe noch rund EUR 30 Mio. ausgegeben.

Ihren Dank sprachen Wallner und Rüdisser den bauausführenden Firmen und ihren Beschäftigten für den „herausragenden Einsatz unter schwierigen Bedingungen“ aus.

Mitsubishi Heavy Industries Ltd. beauftragt PORR mit dem Gleisbau für U-Bahn-Ausbauphase 1 im Rahmen der Bahnbauoffensive von Katar

Dritter Großauftrag in Katar für PORR

Während die PORR die Errichtung der U-Bahn-Linie Green Line in Doha planmäßig und zur vollsten Zufriedenheit des Auftraggebers Qatar Railways Company vorantreibt, wurde die PORR zusätzlich mit der Herstellung der Festen Fahrbahn in Katar betraut. Auftraggeber ist ein Konsortium unter der Führung von Mitsubishi Heavy Industries Ltd., das von Qatar Railways Company mit der Implementierung der Systemtechnik beauftragt wurde.

Der Auftrag umfasst die Produktion, Lieferung und Verlegung der Gleisbauplatten für die drei U-Bahn-Linien (Green, Red und Gold Line). Durchgeführt wird das Projekt von der PORR Bau GmbH in Kooperation mit dem lokalen Tochterunternehmen PORR Qatar Construction W.L.L.

Es wird das gesamte Gleissystem für die einzelnen U-Bahn-Linien errichtet, wobei die Arbeiten in zwei Hauptphasen ablaufen werden: Vorbereitung und Produktion der Gleisbauplatten, gefolgt von der Herstellung des Fahrweges. Um die vorgegebene Bauzeit einzuhalten, werden mehrere Teams im Schichtbetrieb am Einbau des vorgefertigten Oberbaus für die Durchgangsgleise und Weichenverbindungen arbeiten.

Karl-Heinz Strauss, CEO der PORR, zeigt sich erfreut, dass die Kunden in Katar von dieser einzigartigen Gleisbau-Technologie überzeugt sind: „Das Slab Track System der PORR eignet sich optimal für die spezifischen Bedingungen der Region und ist gleichzeitig leicht zu warten. Die Technologie kann auch perfekt für Langstrecken- und Bahnfrachtprojekte in Katar, im Oman, den VAE und Saudi- Arabien eingesetzt werden. Für uns sind das attraktive Infrastrukturmärkte, in denen wir bereits mit Büros vor Ort sind.“

Die PORR hat das Slab Track Austria System erstmals 1989 eingebaut und blickt heute auf eine beeindruckende Erfolgsgeschichte zurück.

Slab Track Austria, entwickelt von der PORR gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen, überzeugt mit einer Lebensdauer von mindestens 60 Jahren.
Bild: PORR AG

PORR mit neuen Infrastrukturprojekten in Polen und Norwegen

Auftragsvolumen gesamt: rd. EUR 220 Mio.

Binnen kürzester Zeit hat die PORR drei spannende Aufträge an Land gezogen: Die polnische Generaldirektion für Landesstraßen und Autobahnen setzt erneut auf die Expertise des Bauunternehmens und beauftragte die lokale Tochtergesellschaft PORR Polska Infrastructure S.A. mit dem Bau von je einem neuen Abschnitt der Schnellstraßen S6 und S17. In Norwegen verzeichnete die norwegische Mannschaft ein weiteres Brückenbauprojekt in ihren Auftragsbüchern. In Summe beläuft sich die Auftragssumme für die neuen Projekte auf rund EUR 220 Mio.

„Die jüngste Geschäftsentwicklung in Polen und Norwegen zeigt, dass unsere Strategie des intelligenten Wachstums Schritt für Schritt aufgeht. Nach dem Motto „kenne deinen Markt, kenne deinen Kunden“ verfolgen wir eine bedachte, risikooptimierte Expansion. Der Kauf von Bilfinger Infrastructure S.A. in diesem Sommer ist das beste Beispiel: Durch die Marktkenntnisse und die Expertise unserer neuen Kollegen und die Kompetenz und Flexibilität der PORR als Konzernmutter im Hintergrund tun sich für unsere Auftraggeber, aber auch für uns als Bauunternehmen neue Chancen auf: Dass wir innerhalb weniger Wochen drei neue Bauvorhaben in Polen und Norwegen gewonnen haben, belegt, dass wir auf dem richtigen Weg sind,“ freut sich Karl-Heinz Strauss, CEO der PORR AG, über die neuen Projekte.

Anfang November 2015 wurde die PORR von der polnischen Generaldirektion für Landesstraßen und Autobahnen mit dem Bau eines mehr als 20 km langen Abschnitts der S17 beauftragt. Die Schnellstraße wird Warschau über Lublin mit der ukrainischen Grenze verbinden. Der an die PORR erteilte Zuschlag betrifft den Bereich vom Verkehrsknotenpunkt Skrudki bis zur Grenze zwischen den beiden Woiwodschaften Masowien und Lublin. Der Baustart erfolgt noch im Dezember 2015, die Bauzeit wurde auf 34 Monate veranschlagt. Die Auftragssumme beträgt rund EUR 120 Mio. (PLN 495 Mio.).

Mit dem Abschnitt Kołobrzeg-West – Ustronie Morskie der Schnellstraße S6 in Polen hat die PORR eine weitere Ausschreibung im Straßenbau gewonnen. Der Auftrag in Höhe von EUR 66 Mio. (PLN 279 Mio.) umfasst den Bau eines ca. 15 km langen Teilstücks der S6 und eine ca. 1,9 km lange und mit zwei Richtungsfahrbahnen ausgestattete Umfahrung von Kołobrzeg sowie zwei Verkehrsknotenpunkte, Betriebswege und Grünbrücken. Der Baubeginn ist ebenfalls für Dezember dieses Jahres anberaumt und nach 37 Monaten soll das Projekt abgeschlossen sein.

In Norwegen hat die PORR Mitte November einen Vertrag über den Bau der inzwischen vierten Brücke im hohen Norden unterschrieben. Im Zuge der Arbeiten wird die in die Jahre gekommene Loftesnes-Brücke in Sogndal abgerissen, stattdessen entsteht eine neue Brücke mit Zufahrtsstraßen, einer Kreuzung und einem Kreisverkehr. Das Bauvorhaben wird gemeinsam mit einem lokalen norwegischen Partner realisiert und beläuft sich auf ein Volumen von rund EUR 28 Mio. Das Projekt wurde noch als Bilfinger Infrastructure S.A. eingereicht. Die Umfirmierung auf PORR Norge Infrastructure sollte in den nächsten Wochen erfolgen.

Im August dieses Jahres hat die PORR den Ausbau ihrer Präsenz in Polen und Norwegen bekanntgegeben. Mit der Akquisition der Bilfinger Infrastructure in Polen hat der Konzern auch die Niederlassung in Norwegen übernommen und damit einhergehend drei bestehende Brückenbauprojekte, mittlerweile ist ein viertes dazugekommen. Ende Oktober wurde mit der Eröffnung der Tresfjord-Brücke – ein gemeinsames Projekt der PORR und Implenia – bereits das erste dieser Vorhaben finalisiert.

Nach dem erfolgreichen Bau von Schnellstraßen in Polen realisiert die PORR Polska Infrastructure S.A. mit der S6 und S17 weitere spannende Projekte.
Bild: PORR AG

Eröffnungsfest Landesklinikum Neunkirchen

Am 03.11.2015 wurde das neue Landesklinikum Neunkirchen durch den zuständigen Landesrat Mag. Karl Wilfing feierlich eröffnet. In seiner Ansprache betonte er, dass mit diesem Projekt das modernste Krankenhaus in Niederösterreich geschaffen wurde.

Dem Festakt wohnten neben hoher Politprominenz zahlreiche Gäste und Mitarbeiter bei. Nach der Einsegnung sorgte ein reichhaltiges Buffet für die Verköstigung aller Anwesenden.

In einer Gesamtbauzeit von knapp über zwei Jahren wurde der neue Gebäudekomplex errichtet.

Die PORR Bau GmbH (Niederlassung Niederösterreich und Abteilung Großprojekte Hochbau) war mit der Ausführung der Abbruch- und Rohbauarbeiten sowie der Errichtung der Kanalisation- und Versickerungsanlagen mit rund EUR 19 Mio. beauftragt.

Das neue Klinikum umfasst sechs Abteilungen mit 367 Betten und fünf Operationssälen – Schwerpunkt bilden die Orthopädie und Psychiatrie.

Der Vollbetrieb des neuen Landesklinikums wurde ab 09.11.2015 aufgenommen. 2016 werden die Restarbeiten wie die Errichtung eines Ladehofes, der Parkplätze für Besucher und Mitarbeiter sowie einer Parkanlage nach Abbruch des Altbestands errichtet.

Landesklinikum Neunkirchen
Bild: Landesklinikum Neunkirchen

PORR zieht in Österreich attraktive Tiefbau-Aufträge an Land

Ob Straße, Tunnel oder Infrastruktur – das technische Know-how der PORR ist gefragt

Die vier jüngsten Tiefbau-Aufträge für die PORR beweisen abermals, dass die Kompetenzen des Konzerns nicht nur international, sondern auch im Heimmarkt Österreich geschätzt werden. Das – an der Auftragssumme gemessen – bedeutendste Vorhaben ist die Verlängerung der Autobahn A5, gleichzeitig das aktuell größte Infrastrukturprojekt der ASFINAG. Eine Arbeitsgemeinschaft (ARGE) erhielt hier den Zuschlag für das Baulos 3 der A5 Nord/Weinviertel Autobahn. Dieses Baulos umfasst die Herstellung von rund 10 km Autobahn zwischen den Anschlussstellen Schrick und Wilfersdorf Nord sowie eines Verkehrskontrollplatzes. Die Auftragssumme beläuft sich auf rund EUR 66,4 Mio., die Bauzeit wird drei Jahre betragen.

„Der anspruchsvolle Tiefbau ist seit jeher eine der Kernkompetenzen der PORR," schildert Karl-Heinz Strauss, CEO der PORR AG. „Bei jedem unserer vier neuen Projekte arbeiten verschiedene Bereiche aus dem Haus erfolgreich zusammen, sodass der Auftraggeber alle Leistungen aus einer Hand erhält. Aber auch intern bewirkt das einen effizienten Erfahrungsaustausch – Synergien können wir so nachhaltig nutzen. Vor allem die technische Leistungsfähigkeit und Erfahrung im Straßenbau unserer Konzerntochter TEERAG-ASDAG ist bei Ausschreibungen häufig ein entscheidender Vorteil."

Ein weiterer Auftrag, ebenfalls von der ASFINAG, betrifft Sanierungs- und Lawinenschutzmaßnahmen auf der A10 Tauernautobahn im Bereich Pongau – Reitdamm. Auch hier hat mit der TEERAG-ASDAG AG, Niederlassung Salzburg, ein Unternehmen der PORR die Ausschreibung für sich entschieden. Mit einer Auftragssumme von ca. EUR 16,6 Mio. ist dieses Projekt eines der größten im Bereich Infrastruktur im Land Salzburg. Der Baubeginn ist bereits erfolgt, die Fertigstellung ist für das Frühjahr 2017 geplant.

Auch auf der A23 / S2 wird die PORR tätig: Im Rahmen der Generalsanierung der A23, Wiens meistbefahrener Straße, steht die Sanierung des Tunnels Stadlau/Hirschstetten am Programm. Die PORR hat für dieses Bauvorhaben bereits zwei wesentliche Aufträge im Rahmen einer ARGE erhalten, der Tunnel Hirschstetten ist nunmehr der dritte. Der Auftrag in Höhe von rund EUR 36,0 Mio. wird ebenfalls in einer ARGE abgewickelt, wobei die PORR während der geplanten Bauzeit von Februar 2016 bis September 2017 für die technische Leitung verantwortlich zeichnet.

Zudem laufen am Flughafen Wien seit Juli die Arbeiten zu Filletverbreiterungen sowie zur Generalsanierung des Pistensystems 11/29 unter wesentlicher Beteiligung der PORR. Die Baudurchführung ist an die strengen Sicherheitsvorschriften des Wiener Flughafens sowie die Vorschreibungen der Europäischen Flugsicherheitsagentur EASA gebunden und erfolgt abschnittsweise in durchgehender Tag-/Nachtarbeit, sodass der Flugverkehr nicht beeinträchtigt wird.

Die S1 Wiener Außenring-Schnellstraße ist eines von zahlreichen Beispielen für die jahrzentelange Tiefbau-Expertise der PORR.
Bild: PORR AG

Tresfjord-Brücke – eines der spektakulärsten Brückenprojekte in der Region eröffnet

PORR mit News aus Norwegen

Am 24. Oktober 2015 wurde das erste norwegische Brückenprojekt der PORR – die prestigeträchtige Tresfjord-Brücke am Norwegischen See – offiziell eröffnet. Mit der Akquisition der Bilfinger Infrastructure in Polen im August dieses Jahres hat der Konzern auch die Niederlassung in Norwegen übernommen und damit einhergehend drei bestehende Brückenbauprojekte; mit der Tresfjord-Brücke wird nun das erste finalisiert. Die 19-Feldbrücke über den Fjord ist ein gemeinsames Vorhaben mit der Implenia. Statens Vegvesen, ein norwegischer öffentlicher Investor, agiert als Bauherr, der Vertragswert beläuft sich auf rund EUR 75 Mio.

Tresfjord-Brücke
Bild: PORR AG

„Es ist es noch gar nicht so lange her, dass wir den Ausbau unserer Präsenz in Polen und Norwegen bekanntgegeben haben. Gleich auf einen Schlag waren wir mit drei norwegischen Brückenbauprojekten und einer tollen Mannschaft vor Ort. Die heutige Eröffnung der ersten fertigen Brücke ist ein wichtiger Meilenstein für die PORR in Norwegen“, zeigt sich Karl-Heinz Strauss, CEO der PORR AG, erfreut.

Die Tresfjord-Brücke, an der norwegischen Westküste beim Ort Molde gelegen, verbindet die zwei Ufer Remmem (Vestens) und Vikebukt über den Tresfjord und verkürzt die Fahrtstrecke zwischen den Städten Ålesund und Dombas. Sie gehört zu den spektakulärsten Brückenprojekten in der Region. Insgesamt ist die Brücke 1.290 m lang und wurde auf fünf verschiedenen Fundamenttypen gegründet. Die Bauarbeiten begannen im November 2012 und wurden an manchen Stellen in den Fjord-Gewässern in bis zu 100 m Tiefe ausgeführt.

Die zwei weiteren Brückenvorhaben der PORR in Norwegen werden ebenfalls im Rahmen eines Konsortiums mit der Implenia realisiert: Zum einen soll bis Mitte 2016 eine 320 m lange Extradosed-Brücke in Vinstra (Harpe Bru) gebaut werden, zum anderen entsteht voraussichtlich bis November 2017 eine 570 m lange Schrägseilbrücke als Teil eines größeren Vorhabens in Farris, in dessen Rahmen ebenfalls die Schnellstraße E18 zwischen Bommestad und Sky in der Region Larvik gebaut wird. Die Auftragssummen belaufen sich auf ca. EUR 84 Mio. für das Projekt in Vinstra und auf ca. EUR 18 Mio. für die Brücke und Schnellstraße in Farris.

Bildhafte Eindrücke gibt es im Video über die Tresfjord-Brücke unter folgendem Link:
youtu.be/v5UnR_eEMw4

Impressum

Verleger und Herausgeber
PORR AG
Absberggasse 47
A-1100 Wien

Gesamtredaktion
Sandra C. Bauer
T +43 (0)50 626-3338
communications@porr.at

Technische Redaktion
Business Unit 1: Uwe Gattermayr

Leitende Redakteurin
Eva Schedl

Bei der vorliegenden Broschüre handelt es sich um eine automatisch generierte Printversion der elektronischen Originalausgabe: worldofporr.porr-group.com

www.porr-group.com | wop@porr.at

PORR AG
Absberggasse 47, A-1100 Wien
T +43 (0)50 626-0
F +43 (0)50 626-1111
www.porr-group.com

© 2015 PORR AG