

# Turbokreisverkehr mit VESTRA CIVIL

Die Woschitz Group ist an mehreren Standorten in Österreich vertreten und bietet ein breites Leistungsspektrum im Ingenieur- und Bauwesen. Dieser Anwenderbericht beschreibt den Umbau eines Kreisverkehrs in eine Turbokreisverkehrsanlage. Bei dem Projekt wurde VESTRA CIVIL eingesetzt.

Von **Dr. Richard Woschitz** und **Roman Ringhofer**

## Woschitz Group – Ziviltechnikerbüro Woschitz Engineering

Die Woschitz Group beschäftigt derzeit ca. 80 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ist sowohl im In- als auch im Ausland tätig. Die Firmengruppe bietet Leistungen für verschiedene Bereiche an: Baubetreuung, Befundung und Gutachten, Tragwerksplanung, Bauphysik, Projektentwicklung, Energy Design, Infrastrukturbau, Forschung und Innovation, Immobilienbewertung & Real Estate Consulting, Immobilienvermittlung und Bauherrenberatung. Die Standorte der einzelnen Kompetenzzentren sind Eisenstadt, Wien, Oberwart, Mödling, Wolkersdorf und Feldkirchen. Gemeinsam kann das gesamte Spektrum als Generalkonsulent abgedeckt werden.

Die Infrastrukturabteilung betreut vorrangig den Straßen- und Brückenbau sowie den konstruktiven Wasserbau. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Kreisverkehrsanlage B50/B63a durfte Woschitz Engineering im Vorjahr die erste Turbokreisverkehrsanlage im Burgenland, dem östlichsten Bundesland Österreichs, im Bezirksvorort Oberwart projektieren.

Detaillierte Angaben zum Leistungsbild sowie zu Projekten und Neuigkeiten finden Sie auf unserer Internetseite [www.woschitzgroup.com](http://www.woschitzgroup.com).

### Projektbeschreibung

- B50 Burgenlandstraße „Oberwart, Umbau Kreisverkehr B50/B63a“  
B50: km 141,280 – Bauprojekt 2015
- Bauherr: Amt der Burgenländischen Landesregierung – Abt. 5 – Bau-  
direktion

Der bestehende Kreisverkehr B50/B63a im Westen der Stadt Oberwart stellt einen der wichtigsten Verkehrsknoten im städtischen Peripheriebereich dar. Hier erfolgt eine Verknüpfung der B63a (Nord- und Südfahrt Oberwart) mit der B50 Burgenlandstraße als eine der wichtigsten Hauptverbindungsstraßen des südlichen Burgenlandes. Im unmittelbaren Nahbereich dieses Kreisverkehrs befinden sich mehrere Einkaufs- bzw. multifunktionale Zentren. Gemeinsam mit den Grundbelastungen der B63a und B50 verzeichnete der Kreisverkehr ein hohes Verkehrsaufkommen. Durch die Überlastung war ein störungsfreier Verkehrsfluss kaum möglich. Deshalb fällt der Auftraggeber die notwendige Entscheidung, die Leistungsfähigkeit der Kreisverkehrsanlage zu erhöhen.

Der zu dieser Zeit bestehende Kreisverkehr hatte einen Außendurchmesser von ca. 60 m sowie vier Äste; Bypässe waren nicht vorhanden. Die vier Äste verfügten in den Zu- und Abfahrten über jeweils einen Fahrstreifen. Da es bis auf einen Quadranten bereits eine Verbauung bzw. gewerbliche Nutzung der angrenzenden Grundstücke gab, war nur noch auf einer Relation eine zusätzliche Grundinanspruchnahme möglich.

Um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Knoten zu gewährleisten, wurde die bestehende Kreisverkehrsanlage B50/B63a einerseits mit je einer zusätzlichen Fahrspur auf der B50 (Zufahrt auf Kreisverkehrsast (KV) Oberwart und Zu-/Abfahrt auf KV Markt Allhau) sowie dementsprechend auch für diese

Relationen (B50 von Oberwart kommend, Richtung M. Allhau sowie B50 von Markt Allhau kommend, Richtung Großpetersdorf) eine Zusatzspur in der Kreisringfahrbahn erstellt. Des Weiteren wurde auf der B63a von Pinkafeld kommend ein Bypass in Richtung B50 (Markt Allhau) geplant, im Anschluss eine Rechtseinbiegespur in die B50. In weiterer Folge wurde in Richtung Markt Allhau (A2) eine Spurenergänzung (Kriechspur) geplant, so dass die beiden Spuren aus der Turbokreisverkehrsanlage weitergeführt werden konnten. Die KV-Äste und deren Fahrbahnteiler wurden aus wirtschaftlichen Gründen soweit wie möglich beibehalten. Aufgrund der Adaptierung der Kreisringfahrbahn sowie ihrer neuen Querneigung (entgegen des Bestands mit einer Querneigung von 2,5 % zur Außenseite geneigt – gemäß RVS) wurden die Fahrbahnteiler im unmittelbaren Anschlussbereich an die neue Kreisringfahrbahn angepasst. Diese wurde entsprechend der neuen Neigungsverhältnisse zum Großteil aufgedoppelt bzw. verbreitert (Vollausbau). Die Kreisringfahrbahn und die KV-Äste im unmittelbaren Anschlussbereich wurden mittels Betonfahrbahn ausgeführt.

### Arbeiten mit VESTRA CIVIL

Der straßenbauliche Entwurf wurde mit VESTRA CIVIL erstellt. Neben dem 3D-Geländemodell bedeutete vor allem die Einrechnung und Verschneidung der Fahrbahnränder der KV-Äste und Fahrbahnteiler in die neue Kreisringfahrbahn mit vielen Zwangsgegebenheiten eine Herausforderung. Diese wurde in der Form gelöst, dass für die Verschneidung eigene Achsen mit Längenschnitten erstellt wurden. Weiterhin wurden in diesen Bereichen der Verschneidung je laufendem Meter eine Höhenangabe über Zwangspunkte aus VESTRA erstellt (zum Teil geringe Neigungen, Neigungsbrüche-Ausrundungen, Ermittlung Tiefpunkte für Entwässerungseinrichtungen etc.).



**WOSCHITZGROUP**  
WE ADD STABILITY TO VISION.



RWTPLUS WOSCHITZENGINEERING DWPIINGENIEURE PANNONIACONSULT INTERREC WOSCHITZSACHVERSTÄNDIGENBÜRO



Die Projektierung erfolgte im Sommer 2015, der Ausbau aufgrund der Beeinträchtigung und Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen (EKZ etc.) in verschiedenen Bauphasen. So wurde der seitliche Bypass unter voller Verkehrsbelastung im Herbst 2015 gebaut. Im Frühjahr/Sommer 2016 wurde die Kreisverkehrsanlage mit teilweiser Verkehrsumleitung in zwei Etappen errichtet.



Bauausführung



Verkehrsfreigabe

**DI Dr.-techn. Richard Woschitz**



Der Autor ist Geschäftsführer der Woschitz Group.

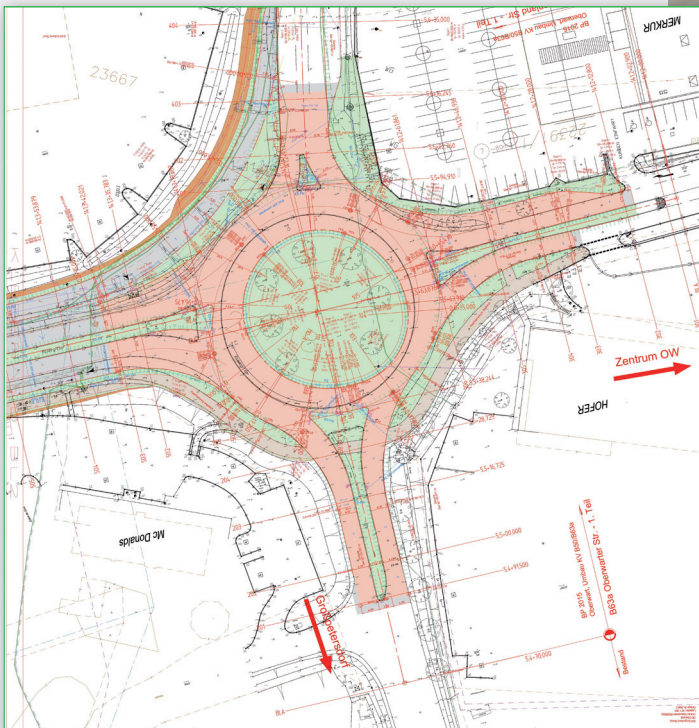
**BM Ing. Roman Ringhofer**



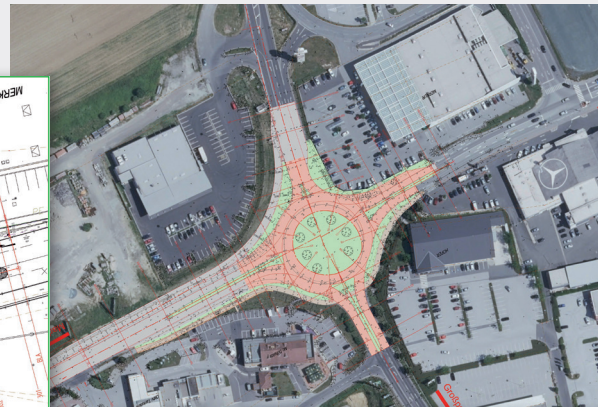
Der Autor ist bei Woschitz Engineering Abteilungsleiter für Infrastrukturbau und verantwortlich für die Bereiche Straßenplanung, Brückenbau sowie konstruktiver Wasserbau.



Luftbild: vor dem Ausbau



Projektierung: Lageplan-Erstellung mit VESTRA CIVIL



Luftbild-Montage: Lageplan Turbo-KV

[www.woschitzgroup.com](http://www.woschitzgroup.com)