

ÖBB-STRECKE STAINACH - ATTNANG, RUTSCHUNGSSANIERUNG KOPPENSTRASSE

Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur AG

Bearbeitungszeitraum: 2009 bis 2016

DAS PROJEKT

Die ÖBB-Bahnstrecke Stainach-Irdning - Attnang-Puchheim kommt zwischen Bad Aussee (Steiermark) und Obertraun (Oberösterreich) am Hangfuß des Koppen, in unmittelbarer Nahelage zur *Koppentraun*, zu liegen. Bei km 30,8 wurden an der Böschung oberhalb der Bahn über längere Zeiträume Hang- bzw. Massenbewegungen beobachtet. Diese Massenbewegungen führten an der, 50 m oberhalb der Bahntrasse verlaufenden, Landesstraße L 701 zu beträchtlicher Rissbildung und Absetzererscheinungen.

Zur Klärung der Ursachen für die Massenbewegungen und Beobachtung bzw. Beurteilung des Verformungsverhaltens wurden umfangreiche Kartierungs- und Untergründerkundungsarbeiten durchgeführt sowie mehrere Inklinometermessstellen installiert. Aufgrund der registrierten, kontinuierlich fortschreitenden Kriechverformungen und von mehrfach beobachteten sprunghaften Verschiebungszuwächsen bestand ein hohes Risiko hinsichtlich plötzlich auftretender, großräumiger Hanginstabilitäten. Zur Gewährleistung eines sicheren Bahnbetriebes wurden daher Maßnahmen zur Stabilisierung des Rutschhangs ausgearbeitet. Die bauliche Umsetzung erfolgte in den Jahren 2015 bis 2016.

*Rutschbereich nach
Fertigstellung der Stabilisierung*

UNSERE TÄTIGKEIT

Die Tätigkeiten von BGG Consult umfassten zunächst die Ausarbeitung, Betreuung und Auswertung von mehreren Erkundungskampagnen sowie die Durchführung von Inklinometermessungen. Auf der Basis der Ergebnisse der Erkundungsmaßnahmen und Messungen wurden in weiterer Folge im Rahmen von Geotechnischen Gutachten und Stellungnahmen das Gefährdungspotential beurteilt und, auf Basis umfangreicher Standsicherheitsanalysen, entsprechende Stabilisierungsvorschläge unterbreitet. Während der Umsetzung der Maßnahmen erfolgte eine geotechnische Baubegleitung.

Sanierungskonzept:

Die Rutschmasse erstreckt sich über eine Breite von bis zu 180 m und weist einen Tiefgang von bis zu 20 m auf. Als Mechanismus wurden mehrere, z.T. tiefreichende, kombinierte Rotationsgleitungen festgestellt. Als technisch und wirtschaftlich sinnvollste Stabilisierungsvariante wurde ein großflächiger Geländeabtrag im oberen Abschnitt des Rutschkörpers mit entsprechender Entlastung des Kopfbereiches erachtet. Durch eine Geländemodellierung sollte zudem die Entwässerungssituation verbessert werden. Die Abtragsmaterialien wurden für die Ertüchtigung eines bestehenden Lawenschuttdammes im Nahebereich des Rutschungsareals herangezogen, wodurch eine erhebliche Reduktion der Verfuhr- und Deponierungskosten erzielt werden konnte.

