

ÖBB-STRECKE ARNOLDSTEIN - HERMAGOR, ERNEUERUNG DER GAILBRÜCKE

Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur AG
Bearbeitungszeitraum: 2017 bis 2019

DAS PROJEKT

Die eingleisige ÖBB-Strecke Arnoldstein - Hermagor, die sogenannte Gailtalbahn, zweigt in Arnoldstein von der Rudolfsbahn (Villach - Italien) ab und führt durch das Gailtal über Hermagor nach Kötschach-Mauthen. Derzeit erfolgt eine Erneuerung der gesamten Infrastruktur auf dieser Strecke mit einer Elektrifizierung sowie der Errichtung moderner Bahnhöfe, Haltestellen und Park&Ride-Anlagen.

Im Rahmen der Umbauarbeiten wird auch die 124 Jahre alte Gailbrücke neu errichtet. Da Hilfskonstruktionen im Flussbett nicht möglich sind, wurde die neue Brücke am Flussufer vorgefertigt und als Ganzes in die endgültige Position eingehoben. Der Brückentausch musste innerhalb einer Betriebssperre von drei Wochen abgewickelt werden.

UNSERE TÄTIGKEIT

BGG Consult wurde für dieses Projekt mit der geotechnischen Beratungstätigkeit im Zuge der Planung und Bauausführung betraut. Hierbei sind zunächst Untergrundaufschlüsse in Form von Kernbohrungen, Rammsondierungen und bodenphysikalischen Laboruntersuchungen geplant, betreut und ausgewertet worden. Darauf aufbauend wurde ein Geotechnisches Gutachten erstellt. In weiterer Folge begleitete unser Büro die Ausschreibungs- und Bauplanung. Dies beinhaltete auch Standsicherheitsberechnungen im Zusammenhang mit der Aufstellung des Schwerlastkrans und der Lagerung der Brückentragwerke. Während des Baus erfolgte die fachtechnische Begutachtung vor Ort.

Widerlagerherstellung unter dem Bestandstragwerk:

Die Widerlager der neuen Brücke kommen flussseitig der Bestandsbrücke in Trassenachse zu liegen. Dies bedingte eine Bauherstellung unterhalb der Bestandsbrücke. Die auf Gründungsniveau anstehenden, mehrere Meter mächtigen, Stillwassersedimente erforderten eine Tieffundierung in die unterlagernden quartären Kiese und Sande sowie in eine grobkörnige Bergsturzmasse. Da wegen der beschränkten Arbeitshöhe eine Fundierung mit großkalibrigen Ortbetonbohrpfählen nicht realisierbar war, kamen Kleinbohrpfähle zum Einsatz. Dies wiederum erwies sich aufgrund des hohen Hohlraumanteils der Bergsturzmasse im Hinblick auf die große Menge an erforderlichem Verpressgut - trotz Verwendung von Gewebehüllen - als herausfordernd.

Eine kompetente geotechnische Begleitung des Projekts über den gesamten Planungs- und Bauprozess war bei diesem Projekt für eine erfolgreiche und zeitgerechte Abwicklung von entscheidender Bedeutung.



*Einhub des neuen
Brückentragwerks*