

BAHNSTRECKE BLEIBURG - INNICHEN / B83 KÄRNTNER STRASSE, STRASSENUNTERFÜHRUNG EK LEONSTEIN

Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur AG
Bearbeitungszeitraum: 2020 bis 2023

DAS PROJEKT

Im Rahmen des Projektes wurde in Pörtlach die Eisenbahnkreuzung mit der B83 durch eine Straßenunterführung ersetzt und eine neue Radwegunterführung errichtet. Die Straßenunterführung mit einer lichten Weite von 19 m und einer Breite von 12 m quert die Bahn in einem Winkel von 53°. Die Straßenrampen im Anschluss an das Brückenbauwerk waren als wasserdichte Wannen (Längen 56 m bzw. 65 m) auszuführen. Zur Absicherung von hang- und straßenseitigen Geländesprüngen schließen an die Querungsobjekte Winkelstützmauern bzw. Bohrpfahlwände an.

Aufgrund der Situierung am Hangfuß variiert die Untergrundsituation kleinräumig sehr stark. Neben dem Fels in Form von quarzitischen Phylliten mit ausgeprägtem Relief liegen im Projektbereich quartäre Kiese und Sande sowie Stillwassersedimente vor.

Die Bauherstellung erfolgte bei laufendem Bahnbetrieb unterhalb temporärer Hilfsbrücken.

UNSERE TÄTIGKEIT

BGG Consult war für dieses Projekt mit der geotechnischen und hydrogeologischen Beratung während der gesamten Planung und Bauausführung betraut. Im Rahmen dieser Tätigkeiten wurden zunächst Untergrunderkundungsarbeiten geplant, betreut und ausgewertet. Darauf aufbauend ist ein Geotechnisches Gutachten für das Eisenbahnrechtliche Einreichoperat ausgearbeitet worden. Für die Bauausschreibung wurde ein auf die Baumaßnahmen abgestimmtes Geotechnisches Gutachten erstellt. Während der Bauausführung erfolgte eine Steuerung und Überwachung der Spezialtiefbaumaßnahmen aus geotechnischer Sicht.

Vielzahl an Spezialtiefbaumaßnahmen:
Aufgrund des heterogenen Untergrundaufbaus sowie der bahnbetrieblichen Randbedingungen kam der geotechnischen Planung und Baubetreuung bei diesem Projekt eine besondere Bedeutung zu. Die Bauherstellung und Fundierung erforderte eine Vielzahl an Spezialtiefbaumaßnahmen, die laufend an die vorgefundene Untergrundsituation angepasst werden mussten:

- Spritzbetonsicherungen mit Injektionsbohrankern
- Ort betonbohrpfähle
- Düsenstrahlverfahren (DSV)
- Freispielanker (Ankerung von Bohrpfählen bzw. DSV-Körpern)
- Kleinbohrpfähle in der Wannensohle zur Auftriebssicherung

Für die Hilfsbrücken kam das längste vorgefertigte Modell der ÖBB zum Einsatz. Bedingt durch die schräge Querung mussten ungeachtet dessen in Teilbereichen senkrechte Baugrubenböschungen, direkt an die Hilfsfundamente anschließend, ausgeführt und gesichert werden.



*Straßenunterführung,
Felsabtrag unter Hilfsbrücken*