

KORALMBAHN GRAZ - KLAGENFURT, ABSCHNITT BF. LAVANTTAL

Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur AG

Bearbeitungszeitraum: seit 1996

DAS PROJEKT

Unmittelbar an das Südportal des Koralmtunnels angrenzend, wurden - in Vorbereitung der Vortriebe für den Koralmtunnel - Baumaßnahmen im 2,1 km langen Eisenbahn-Neubauabschnitt "Bf. Lavanttal" realisiert. Diese umfassten, neben umfangreichen Erdbauarbeiten, im Wesentlichen die Errichtung der Lavantbrücke, einer Straßenbrücke sowie die Umlegung der Regionalbahn Unterdrauburg - Wolfsberg auf 1,8 km Länge, mit Herstellung eines Überwerfungsbauwerkes im Portalbereich des Koralmtunnels. Darüber hinaus wurden die *Lavant* weitläufig umgelegt und Hochwasserschutzmaßnahmen umgesetzt.

UNSERE TÄTIGKEIT

BGG Consult begleitete diesen Projektabschnitt in den Fachbereichen Geotechnik, Hydrogeologie und Geologie seit der Grundbearbeitung. Dabei wurden auf der Basis mehrerer Untergründerkundungskampagnen Fachgutachten für das Trassenauswahlverfahren, die Umweltverträglichkeitsprüfung, die Eisenbahnrechtliche Einreichung sowie für die Bauausschreibung erarbeitet. Während der Bauausführung erfolgte eine geotechnische und hydrogeologische Baubetreuung. Diese beinhaltete u.a. eine Dokumentation, Überwachung und Steuerung der Bohrpfahlarbeiten, die Optimierung von Fundierungen und Böschungssicherungen, die Überwachung und Steuerung der umfangreichen Erdbauarbeiten sowie eine messtechnische Überwachung der Böschungen und Bohrpfahlwände mittels geodätischer Messpunkte und Inklinometern.

Böschungssicherungsmaßnahmen

Bereich Südportal Koralmtunnel:

Basierend auf den gewonnenen Untergrunddaten im Zusammenhang mit der Errichtung des Erkundungstunnels Mitterpichling stehen im Bereich Südportal Koralmtunnel unter geringmächtigen Deckschichtmaterialien miozäne Mühldorfer Schichten an. Diese sind in den oberen Metern stark verwittert und - insbesondere im Bereich druckgespannter Schichtwässer - als stark rutschanfällig einzustufen. Diese Bodenzone reicht zum Teil bis in den Tunnelquerschnitt.

Zur Vermeidung sehr hoher Böschungseinschnitte und zur Verminderung des geotechnischen Risikos wurden die Böschungen bergseitig der, im Portalbereich querenden, Regionalbahn örtlich mittels verankerter Bohrpfahlwand gesichert. Außerdem wurde das Überwerfungsbauwerk auf vier Bohrpfahlreihen gegründet.



Blick auf das Südportal Koralmtunnel; rechts verankerte Bohrpfahlwand oberhalb der Regionalbahntrasse