

## HOCHLEISTUNGSSTRECKE WIEN - SALZBURG, UMBAU ST. PÖLTEN HBF.

Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur AG

Bearbeitungszeitraum: 2004 bis 2012

### DAS PROJEKT

Als Bahnhof der Landeshauptstadt von Niederösterreich kommt dem, an der Westbahn gelegenen, Hauptbahnhof St. Pölten eine große Bedeutung zu. Nachdem der Verkehrsknotenpunkt bereits vor Planungsbeginn an seine Kapazitätsgrenzen angelangt war, ist der Umbau wesentlich für die Entwicklung des Standortes.

Im Rahmen der Arbeiten wurden die bestehenden Gleisanlagen erneuert und auf acht Durchfahrtsgleise erweitert. Außerdem ist die Ausfahrt nach Westen begradigt und auf drei Streckengleise ausgebaut worden.

Im Zuge der kompletten Neugestaltung des Bahnhofsgebäudes war auch die im Bereich des historischen Haupteinganges unterführte Kremser Straße zu verlegen. Darüber hinaus wurden ein weiterer Personendurchgang und eine Straßenüberführung hergestellt. Sämtliche Arbeiten waren bei vollem Bahnbetrieb abzuwickeln.

### UNSERE TÄTIGKEIT

Durch BGG Consult wurde im Rahmen dieses Projektes die geotechnische und hydrogeologische Gutachtertätigkeit während der gesamten Planungs- und Ausführungsphasen durchgeführt. Nach kaufmännischer und fachtechnischer Betreuung von Bodenaufschlussarbeiten wurde zunächst ein Geotechnisch-Geohydrologisches Gutachten für die Phase der Eisenbahnrechtlichen Einreichung erstellt. Für die Ausschreibungen sind für die einzelnen Baulose Geotechnische Gutachten ausgefertigt worden.

Während des Baus erfolgten u.a. die geotechnische und hydrogeologische Begutachtung vor Ort, die Prüfung des Detailprojektes aus geotechnischer Sicht sowie die Bemessung von Stützkonstruktionen und Baugrubensicherungsmaßnahmen. Darüber hinaus wurden Stützkonstruktionen (Pfehlwände) und Böschungen mittels geodätischer Messpunkte sowie acht Inklinometermessstellen überwacht (Monitoring).

#### *Stützkonstruktionen Westausfahrt:*

Im Bereich der Westausfahrt des Bahnhofes quert die Bahnstrecke eine geologische Störungszone, die so genannte St. Pöltner Störung. Dem Entwurf und der Bemessung der in diesem Bereich erforderlichen Einschnittserweiterungen musste - insbesondere wegen des hoch anstehenden Grundwassers - besonderes Augenmerk geschenkt werden.

Die Stützkonstruktionen wurden daher beidseits der Bahn in Form von aufgelösten Bohrpfehlwänden mit Spritzbetonausfachung ausgeführt. Örtlich aufgetretene Instabilitäten sind mittels Böschungsabflachung, Steinverbauten bzw. Verankerung gesichert worden. Gesamtheitlich konnte auf diese Weise eine wirtschaftliche Bauausführung bei ausreichendem Sicherheitsniveau gewährleistet werden.



*Einschnitt Westausfahrt (Blick Richtung Osten), Stützkonstruktion in Form einer aufgelösten Bohrpfehlwand*