

HLS WIEN - SALZBURG, GÜTERZUGUMFAHRUNG ST. PÖLTEN, ABSCHNITT WEST

Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur AG

Bearbeitungszeitraum: 1992 bis 2017

DAS PROJEKT

Die Güterzugumfahrung St. Pölten umfasst eine 25 km lange, zweigleisige Eisenbahn-Neubaustrecke. Sie entlastet die Westbahnstrecke im stark frequentierten Stadtbereich St. Pölten vom Güter- und Durchgangsverkehr. Die Strecke verläuft zunächst entlang der S 33 Kremser Schnellstraße und in weiterer Folge parallel zur A 1 West Autobahn. Erst kurz vor der Einbindung in die Bestandsstrecke schwenkt die Trasse nach Norden ab.

Das Projekt beinhaltet, neben den Streckengleisen, den 3,5 km langen Pummersdorfer Tunnel (geschlossene Bauweise), zwei in Offener Bauweise herzustellende Tunnel (Längen 390 m bzw. 820 m, z.T. zwei Röhren), die 880 m lange Radlleitenwanne sowie 23 Brückenobjekte.

In dem 7,3 km langen Westabschnitt kamen die Wanne und die Tunnel in Offener Bauweise zu liegen.

UNSERE TÄTIGKEIT

BGG Consult betreute das Projekt seit Beginn der Umweltverträglichkeitsprüfung in allen geotechnischen und hydrogeologischen Belangen.

Im Vorfeld der UVP sowie der Eisenbahnrechtlichen Einreichung wurden auf die jeweiligen Fragestellungen und Detaillierungsgrade abgestimmte Untergründerkundungskampagnen geplant sowie fachtechnisch und kaufmännisch begleitet. Darauf aufbauend sind Geotechnische und Hydrogeologische Gutachten für die Einreichoperatere erarbeitet worden.

Im Westabschnitt beinhalteten die Tätigkeiten, neben der fachtechnischen Beratung bei der Bauausführung, die Bemessung und Planung der umfangreichen Baugrubensicherungsmaßnahmen, die Betreuung der geotechnischen Messungen sowie die Durchführung der hydrogeologischen Beweissicherung.

Baugrube Bründlkapellentunnel:

Im Knotenbereich zur bestehenden Westbahn waren Baugruben mit Tiefen von bis zu 14 m, zum Teil in der Nähe der Bestandsstrecke, notwendig. Ein Teil der Baugrube war zudem in einer geologischen Störungszone des Oligozänschliers situiert, der in völlig zerscherter Form vorlag und daher als äußerst rutschanfällig erachtet werden musste. Die Sicherung erfolgte mittels einer verankerten Spritzbetonwand. Für die Verankerung kamen SN-Anker, Injektionsbohranker und in den hochsensiblen Bereichen auch Freispielanker zum Einsatz.

Auf der Basis der Ergebnisse des geotechnischen Monitorings waren bereichsweise Adaptierungen der Sicherungsmaßnahmen erforderlich bzw. konnten diese auch optimiert werden. Die intensive geotechnische Planung, Betreuung und Überwachung gewährleistete somit eine wirtschaftliche und sichere Bauherstellung.

*Baugrube
Bründlkapellentunnel*

