

ZWEIFLEISIGER AUSBAU DER POTTENDORFER LINIE, ABSCHNITT HENNERSDORF - MÜNCHENDORF

Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur AG
Bearbeitungszeitraum: 2006 bis 2021

DAS PROJEKT

Die Südbahnstrecke ist im europäischen Kontext ein wichtiges Teilstück der trans-europäischen Route zwischen der Ostsee und der Adria. Da die Hauptstrecke zwischen Wien-Meidling und Wr. Neustadt bereits an die Grenzen ihrer Kapazität stößt, wird die parallel dazu verlaufende Pottendorfer Linie durchgehend zweigleisig ausgebaut.

Der 13,4 km lange Projektabschnitt zwischen Hennersdorf und Münchendorf beinhaltet - neben umfangreichen Erdbauarbeiten - den Neubau von drei Bahnhöfen (einer davon in Hochlage), 23 neue Brücken und Unterführungen, 11 km Lärmschutzwände sowie Entwässerungsanlagen.

Bf. Hennersdorf: Bauphase nach erster Gleisumlegung in Hochlage



UNSERE TÄTIGKEIT

BGG Consult betreute das Projekt seit Beginn des Eisenbahnrechtlichen Einreichverfahrens mit Umweltverträglichkeitsprüfung in allen geotechnischen und hydrogeologischen Belangen. Im Jahre 2006 wurde hierfür zunächst eine Untergrunderkundungskampagne geplant, fachtechnisch begleitet und ausgewertet. Darauf aufbauend ist der Umweltbericht und das Gutachten zur Geotechnik und Hydrogeologie erarbeitet worden.

Im Rahmen der Ausschreibungsprojekte für die verschiedenen Baulose wurden - auf der Basis ergänzender Untergrundaufschlüsse - auf die jeweiligen Bauteile abgestimmte Geotechnische Gutachten erstellt.

Während des Baus erfolgte eine geotechnische und hydrogeologische Begleitung. Darüber hinaus wurde die hydrogeologische Beweissicherung durchgeführt, mit der auch eine Hochwasseralarmierung einhergeht.

Hochlage Bahnhof Hennersdorf:

Das Gleisniveau des Bahnhofs Hennersdorf kommt auf einem Niveau von 7 m über dem angrenzenden Gelände zu liegen. Aus Platzgründen wird der Dammkörper in diesem Bereich beidseitig mittels Stützmauern gesichert. Zur Aufrechterhaltung des auf dem alten Geländeniveau verlaufenden Bahnbetriebs wurde zunächst ein Gleis in Hochlage errichtet und in Betrieb genommen. Nach der Betriebsumlegung erfolgte die Fertigstellung des verbleibenden Bahnhofsteils in mehreren Bauphasen. Die Stützmauern wurden mittels Bohrpfählen im Neogen bzw. quartären Kies tief fundiert.

Hydrogeologische Beweissicherung und Hochwasseralarmierung:

Aufgrund möglicher Auswirkungen der Bauwasserhaltungen auf Grundwassernutzungen war eine Überwachung von zahlreichen Messstellen in wöchentlichem Intervall behördlich vorgeschrieben. Hierfür wurden 80 Grundwasserpegel bzw. Brunnen mit automatischen Funkdatensammlern ausgestattet und in eine Online-Plattform eingebunden. Dadurch hatten sämtliche Projektbeteiligte tagesaktuell Zugang auf die Grundwasserdaten. Außerdem wurden 12 Radarmessstationen bei Oberflächengewässern hergestellt und zum Zwecke der Hochwasserwarnung in das System eingebunden. Neben der Online-Aktualisierung erfolgte bei Überschreitung von Grenzwerten eine Alarmierung per SMS.