

HOCHLEISTUNGSSTRECKE WIEN - SALZBURG, ABSCHNITT ASTEN - LINZ

Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur Bau AG

Bearbeitungszeitraum: 1998 bis 2009

DAS PROJEKT

Der 7,8 km lange Eisenbahn-Hochleistungsstreckenabschnitt Asten - Linz/ Kleinmünchen beinhaltet im Wesentlichen die Zulegung von zwei Gleisen. In diesem Zusammenhang waren u.a. folgende Baumaßnahmen durchzuführen:

- 2 Bahnhofsumbauten
- 3 Haltestellenneu- bzw. -umbauten
- 5 Personentunnel, 3 Bachbrücken
- 3 neue Traunbrücken
- 2 Überwerfungsbauwerke
- 9 Straßen- bzw. Straßenbahnunterführungen
- 16 Stützmauern

Im gesamten Abschnitt verlaufen die neuen Gleise parallel und in Nahelage zur bestehenden Westbahnstrecke, sodass sämtliche Arbeiten unter Berücksichtigung des Verkehrs in mehreren Bauphasen durchzuführen waren. In diesem Zusammenhang war eine Vielzahl an gleisparallelen Baugrubensicherungsmaßnahmen erforderlich. Im Bereich der Unterwerfungen liegen bis zu sechs Bestandsgleise vor, von denen maximal ein Gleis außer Betrieb genommen werden durfte.

UNSERE TÄTIGKEIT

Seitens BGG wurden bei diesem Projekt die Belange der Geotechnik und Hydrogeologie während der gesamten Planungs- und Ausführungsphasen bearbeitet. Aufbauend auf den Ergebnissen einer Untergrunderkundungskampagne sowie Erhebungen vor Ort und bei Behörden wurden Geotechnische und Hydrogeologische Gutachten für die Eisenbahnrechtliche Einreichung und für die Ausschreibungen erstellt. Während der Bauausführung waren durch BGG unter anderem zahlreiche Baugrubensicherungsmaßnahmen zu dimensionieren bzw. zu prüfen und Begutachtungen vor Ort durchzuführen. Außerdem erfolgten geotechnische Messungen bzw. deren Planung und Interpretation, eine geologische Dokumentation sowie eine hydrogeologische Beweissicherung.

Bohrpfahlwand AL150:

Um für eine Linienbegradigung Platz zu schaffen, musste der Schiltenberg weiter angeschnitten werden. Dies machte eine Stützkonstruktion mit einer freien Standhöhe von bis zu 14 m unmittelbar unterhalb der bestehenden Bundesstraße B1 erforderlich. In intensiver Zusammenarbeit mit dem Planer wurde das Konzept einer dreifach verankerten, aufgelösten Bohrpfahlwand erarbeitet. Die Bohrpfähle (\varnothing 120 cm) weisen dabei Achsabstände von 2,4 m auf und sind mit Spritzbeton ausgefacht. Pro Ankerhorizont waren bis zu drei Anker erforderlich. Aufgrund einer zutreffenden Einschätzung des Untergrundes, einer professionellen geologischen Dokumentation im Zuge des Baues sowie einer geotechnischen Überwachung konnte das Objekt ohne Probleme errichtet werden.



*Bohrpfahlwand AL 150
(Blick von Westen)*