

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Baudirektion, Abteilung Allgemeiner Baudienst
Geologischer Dienst
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Anlagenrecht
z.H. Mag. Sekyra

BD1-G-5301/001-2019 Beilagen
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben) CD

E-Mail: post.bd1geo@noel.gv.at	
Fax: 02742/9005-15150	Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noel.gv.at	- www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug	BearbeiterIn	(0 27 42) 9005	Durchwahl	Datum
WST1-U-716	Mag. Dr. Joachim Schweigl		14282	21. Februar 2020

Betrifft

ASFINAG Bau Management GmbH sowie Land NÖ, vertreten durch die Abteilung Landesstraßenbau; S34 Traisental Schnellstraße, Abschnitt St. Pöten/Hafing (B1) - Knoten St. pölten/West (A1) - Wilhelmsburg Nord (B20), Standort: St. Pölten Land; Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs.3 UVP-G 2000 iVm NÖ StraßenG und NÖ NSchG; Geologische Stellungnahme

Einleitung:

Der Projektleiter für den geplanten Neubau der S34, Herr Ing. Leopold Lechner (ASFINAG) hat mir am 22.01.2020 auf einer DVD mit der Mappe 13 die gesamten geologischen, geotechnischen, abfalltechnischen Unterlagen der Firma BGG Consult (Wien) vom Juni 2016 zum Neubau der S34 mit den Anschlussstellen übermittelt (siehe Beilage). Diese Unterlagen sind auch vollständig für die Umbauten bei den obengenannten Anschlussstellen, Abschnitt St. Pölten/Hafing (B1), Knoten St. Pölten/West (A1) und Wilhelmsburg Nord (B20) anwendbar. Zudem hatte ich am 28.01.2020 eine ausführliche Besprechung mit Herrn Ing. Markus Kuttenberger (Land NÖ, Abteilung ST4) über das gegenständliche Projekt.

Sachverhalt:

Bei der Anschlussstelle an der Bundesstraße B1 nahe Km 70,6 ca. bei der Mülldeponie St. Pölten wird die bestehende Straße um einige Meter verbreitert und mit Abbiegespuren,

kann man auf die S34 rauf und runterfahren. Dort wurden die Kernbohrung KB-N-2260 und die Rammsondierung RS-N-2260 abgeteuft. Sie ergaben vereinfacht folgenden Bodenaufbau: Nach 0,75 m humusreichem Mutterboden, folgt bis in 9 m Tiefe quartärer Decklehm (sandiger, toniger Schluff, Lösslehm), dann bis in 10 m Tiefe quartärer verlehmtete, quartäre Deckschotter (Kies, Schluff, tonig), bis 11 m Tiefe verwittertem Schlierlehm (sandiger Schluff, schwach tonig) und bis 15 m Tiefe verwitterten, tertiären Robulus Schlier (Schluff, Sand, verwitterter Sandstein). Die Bohrung war trocken, kein Grundwasser vorhanden.

Bei der Überführung der Landesstraße L5154 bei Km 1,3 ca. wird die Landesstraße mit einer Dammschüttung und einem Brückentragwerk angehoben und über die S34 geführt. Dort wurden die Kernbohrung KB-N-1850 und die Rammsondierung RS-N-1850 abgeteuft. Sie ergaben vereinfacht folgenden Bodenaufbau: Nach 10 cm Asphalt, und angeschüttetem Kies, Sand, folgt bis 1,25 m angeschüttetem, humusreichen Mutterboden. Dann folgt bis in 5,5 m Tiefe quartärer Lehm (Schluff, feinsandig, schwach tonig, Lösslehm), bis in 8 m Tiefe, quartäre verlehmtete Deckenschotter (Kies, Sand, schwach tonig, schluffig), bis in 15 m Tiefe verwitterter, tertiärer Robulus Schlier (Feinsand, Schluff, Schluffstein). Der Grundwasserspiegel lag am 11.11.2008 auf 4,10 m ab GOK.

Beim Knoten mit der Westautobahn A1 bei Km 60,5 ca. wird die geplante S34 über die A1 drüber gebaut. In diesem Bereich wurde für die Zu- und Abfahrten zur Autobahn und die Überführung sehr viele Baggerschürfe, Rammsondierungen und Bohrungen abgeteuft, z.B. BS-06b, BS-06d, KB-N-0700, KB-W-Ost2, RS-N-0700, RS-W-Ost2. Sie ergaben vereinfacht folgenden Bodenaufbau: Nach 1 m Anschüttung aus humusreichen Sand, Kies folgt bis in 12 m Tiefe quartärer Decklehm (Schluff, tonig, feinsandig, Lösslehm) und bis in 15 m tiefe quartäre, verlehmtete Deckschotter (Kies, Sand, schluffig, steinig). Die Bohrungen waren trocken, kein Grundwasser vorhanden. In den Baggerschürfen wurden Anschüttungen mit Hausmüll und Baurestmassen gefunden.

In Völtendorf wird die S34 in einem künstlichen Tunnel unter die B39 bei Km 2,1 ca. und unter dem Flugplatz durchgebaut. Bei den Anschlussstellen an die B39 erfolgten die Kernbohrungen KB01/11, KB-W-1960, KB-W-1775 und die Rammsondierungen RS-W-1960, RS-W-1775; beim Flugplatz die Kernbohrungen KB-W-2005, KB-03/11, die Rammsondierungen KB-W-2005 und zahlreiche andere. Sie ergaben vereinfacht folgenden Bodenauf-

bau: Nach 0,8 m mächtigen humusreichen Mutterboden, folgt bis in 4 m Tiefe quartärer Decklehm (Schluff, tonig, stark feinsandig, schwach kiesig), bis 5 m Tiefe quartäre, verlehnte Deckschotter (Kies, sandig, schluffig) und bis in 15 m Tiefe stark verwitterter, tertiärer Robulus Schlier (schluffig, feinsandig, schwach tonig). Der Grundwasserspiegel wurde am 23.09.2008 in 1,8 bzw. 3,8 m Tiefe ab GOK angetroffen.

Bei der Anschlussstelle Wilhelmsburg Nord an die B20 bei Km 8,4 ca. wird die bestehende Straße um einige Meter verbreitert und ein Kreisverkehr kommt hin. Dort wurden der Schurf BS45, die Kernbohrung KB-W-6705 und die Rammsondierung RS-W-6705 abgeteuft. Diese ergaben vereinfacht folgenden Bodenaufbau: Nach 0,4 m humusreichem Mutterboden folgen bis in 12 m Tiefe sandiger Kies, schwach schluffig (quartäre Niederterrasse der Traisen, Terrassenschotter), bis 13,5 m tertiärer Schlier (Schluff, kiesig, Sandstein). Der Grundwasserspiegel lag am 17.09.2008 in einer Tiefe von 9,2 m ab GOK.

Bei jedem Wirtschaftsweg, jeder Gemeindestraße, jeder Wildquerung und jedem Regenwasserversickerungsbecken erfolgten weitere geotechnische Untersuchungen.

Sämtliche oben genannte geotechnische Untersuchungen wurden für den Neubau der S34 durchgeführt, können aber aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den Teilvorhaben Landesstraßenbauvorhaben und den Teilvorhaben Bundesstraßenbauvorhaben für die gegenständliche Beurteilung voll verwendet werden.

Geologisches, geotechnisches Gutachten:

Die von der ASFINAG vorgelegten Unterlagen gelten auch für beide Teilvorhaben Landes- und Bundesstraßenbauvorhaben. Sie sind plausibel und nachvollziehbar. Die einschlägigen Richtlinien und Normen werden eingehalten und die Vorhaben entsprechen dem Stand der Technik. Es werden geringe, vertretbare Belastungen der Umwelt durch den Bau und den Betrieb verursacht. Der Boden bzw. der Untergrund werden nicht erheblich geschädigt.

Aus fachlicher Sicht ist eine Auflage für die Anbindungen der bestehenden Landes- und Bundesstraßen an die geplante S34 vorzuschreiben:

- Geologische, geotechnische Bauaufsicht durch einer/einem Sachverständigen.
Diese hat die Baustelle bei den Bodenaushüben und den Gründungen regelmäßig (mindestens 1 Mal pro Monat) und bei Bedarf zu besichtigen und zu kontrollieren,

gegebenenfalls ergänzende Baumaßnahmen zu empfehlen und der Behörde einen geologischen, geotechnischen Baubericht zu übermitteln.

Mag. Dr. S c h w e i g l