

DB NBS Wendlingen-Ulm, Alaufstieg, Steinbühl- und Bosslertunnel, Entwurfs- und Ausführungsplanung

Kunde:

Arbeitsgemeinschaft Alaufstieg (ATA)
(Porr- Hinteregger – Östu – Swietelsky)

Land:

Deutschland

Zeitraumen:

von 01.11.2012 bis 31.12.2020

Leistungen:

Die iC erstellt für die ausführende ARGE u.a. die Entwurfsplanung der Tübbingvariante des Bosslertunnels sowie die Ausführungsplanung des Bossler- und Steinbühl-tunnels

Projektbeschreibung

Der Bosslertunnel mit 8,8 km Länge und der Steinbühl-tunnel mit 4,8 km Länge sind Teil der Eisenbahn-Neubaustrecke Wendlingen – Ulm. Beide Tunnel bestehen aus zwei eingleisigen Röhren.

Der Auftrag der DB Projektbau GmbH an die Arbeitsgemeinschaft Alaufstieg (ATA) sah ursprünglich die Errichtung des Bosslertunnels teilweise in kontinuierlichem Vortrieb (2 x 2,6 km) und den Rest in Spritzbetonbauweise vor. Der Bauablauf war jedoch so gestaltet, dass beim zyklischen Vortrieb und durch einen Erkundungsschacht und -stollen zusätzliche geomechanische Erkenntnisse gewonnen werden konnten, deutlich bevor die TVM-Fahrt begann. Diese neuen Erkenntnisse ermöglichten es, die Machbarkeit der TVM-Fahrt durch den Kernbereich des Bosslertunnels nachzuweisen.

Der Steinbühl-tunnel wird zur Gänze in Spritzbetonbauweise errichtet.

Projektkennzahlen

Bosslertunnel: l = 8.806 m

Steinbühl-tunnel: l = 4.847 m

Jeweils zwei eingleisige Röhren mit Verbindungsbauwerken

Innendurchmesser ca. 10 m

TVM-Außendurchmesser ca. 11 m

Projektbesonderheiten

Bereichsweise druckhafte Gebirgsverhältnisse und Karstpotenzial.

Planung der TVM-Fahrt-Verlängerung im Rahmen des Konzepts der

Beobachtungsmethode; umfangreiches Erkundungs- und Messprogramm.



NÖT – Vortrieb Haupttunnel mit kurzem Ringschluss



Tunnelvortriebsmaschine am Portal Aichelberg