



Bahnprojekt Stuttgart - Ulm

Baufortschritte trotz widriger Witterungsbedingungen

Anfang März 2013 erhielt die Arge AMAND/HABAU einen Auftrag in Höhe von 2,2 Mio. Euro, Baustellenflächen für den Bau des Steinbühltunnels vorzubereiten. Unser Auftraggeber ist die Arge Tunnel Alaufstieg, bestehend aus den Firmen Porr, Hinteregger, Östu-Stettin und Swietelsky.

Vorarbeiten

Beauftragt war der Abtrag von 160.000 m³ Ober- und Unterboden,

die Herstellung der Zwischenangriffsbaugrube Pfaffenäcker (153.000 m³), die Baugrube am Voreinschnitt Hohenstadt (55.000 m³), 250.000 t Materialaufbereitung und Transport sowie die Herstellung eines Sickerbeckens und diverser Baustellenzufahrten. Der lange Winter auf der Alb verzögerte den Baubeginn am Zwischenangriff bis fast Ende März. Wegen des feuchten Frühjahrs stoppte die ökologische Bauüberwachung immer wieder den

Abtrag und die Zwischenlagerung von Ober- und Unterboden. Bis Ende Mai musste die Baugrube am Zwischenangriff Pfaffenäcker fertig sein. Der Kalkstein konnte nur durch Lockerungssprengungen gelöst werden. An den Tunnelportalen Nord und Süd waren wir abhängig vom Fortschritt der Sicherungsarbeiten mit acht Ankeranlagen und der Spritzbetonsicherung.

Trotz der ungünstigen Wetterverhältnisse konnten wir den Termin einhalten! Planmäßig Anfang Juni konnte der Tunnelvortrieb beginnen. Somit konnte die offizielle Tunnelanschlagsfeier am 19. Juli in den ersten 200 m aufgefahrenen Tunnel stattfinden.

Parallel dazu wurde ein kleinerer Zwischenangriff im Umpfental bei Gruibingen ausgehoben, von dem ein bauzeitlicher Stollen von 960 m Länge senkrecht auf den Boßlertunnel errichtet werden soll.

Durch diese Vorarbeiten wurde der eigentliche Baubeginn sichergestellt.



Folgende Leistungen sind zu erbringen:

Los 1

- Errichtung von Baustraßen und BE-Flächen (935.000 €)
- Abtrag Ober- und Unterboden (75.000 m³)
- Umverlegung eines vorhandenen Baches inkl. Durchlassbauwerk
- Bodenaustausch und Damm-schüttung zum Anschluss an eine vorhandene EÜ
- Herstellung einer Fläche für Tübbingfabrik und Lagerfläche (30.000 m²)
- Aushub Voreinschnitt Portal Boßlertunnel (45.000 m³)
- Aufstandsflächen für spätere Seitenablagerungen und Enddeponien
- Bodenaustausch und Herstellung Stützkörper am Autobahndamm A 8 (95.000 m³)
- Entwässerungsarbeiten unter Seitenablagerungen, an BAB und ICE-Strecke (2 Mio. €)
- Rettungsplatz und Zufahrt
- Herstellung von Gabionenwänden
- Regenrückhaltebecken
- Verlegung Wirtschaftswege
- Verfüllung Portalbauwerke
- Rekultivierung und Oberboden-andeckung (65.000 m³)

Los 2

- Errichtung von Baustraßen und BE-Flächen (248.000 €)
- Verfüllung des Zwischenan-griffsstollens auf den Boßlertunnel und Verfüllung Portalbau-grube (85.000 m³)
- Oberbodenandeckung

Los 3

- Errichtung von Baustraßen und BE-Flächen (490.000 €)
- Herstellung von vier großen Sickerbecken (90.000 m³ Aus hub)
- Vorbereitung einer Deponie-aufstandsfläche (140.000 m²)
- Entwässerungsarbeiten für 1,15 Mio. Euro
- Wegumverlegungen
- Verfüllung von Zwischenangriff und Portalbaugruben (145.000 m³)
- Andeckung Ober- und Unterboden (105.000 m³)
- Begrünung / Nassansaat (140.000 m²)

Planfeststellungsabschnitt 2.2.

Hauptauftrag

Nun liefern parallel dazu die Verhandlungen zum Angebot über die Erdarbeiten für den gesamten Planfeststellungsabschnitt 2.2. Nach mehreren Verhandlungsrunden erhielt die Arge Erdbau Alaufstieg II Anfang Juni den Auftrag über weitere Erdbauleistungen. Die bestehenden Arge AMAND / Habau wurde hierfür durch die Firma Hinteregger erweitert.

Das Baufeld besteht nun aus drei Losen. Los 1: Abschnitt Aichelberg (Boßlertunnel), Los 2: Abschnitt Umpfental und Los 3: Abschnitt Hohenstadt (Steinbühlertunnel). In allen drei Bereichen sind große Baustelleneinrichtungen für Büros, Wohnlager, Werkstätten, Gewässerschutzanlagen sowie Zwischenlagerflächen zu errichten. Alle Baustraßen und Anschlüsse an öffentliche Straßen werden asphaltiert. Jedes Baulos erhält für Massentransporte eigene direkte Anbindungen an die Bundesautobahn A8 (München-Stuttgart), die durch uns herzustellen sind.

Ungefähr 70 Prozent der geplanten Leistung soll von Juni 2013 bis Mai 2014 erbracht werden. Je nach Bau-fortschritt sind weitere Teilansätze 2015, 2017 und 2018 geplant. Bauen-de ist vorraussichtlich im Februar 2019. Bei gleichzeitigen Arbeiten an allen drei Baulosen waren im August 2013 zum Beispiel 17 Bagger, 7 Raupen, 6 Walzen, bis 20 4-Achser-LKW und 17

Sattelzüge im Einsatz; an eigenem Personal hatte die Erdbauarge rund 50 Personen (Gewerbliche und Angestellte) beschäftigt.

Planfeststellungsabschnitt 2.2. - Hauptaugenmerk liegt auf den Tunnelbauwerken

Im rund 15 Kilometer langen Planfeststellungsabschnitt 2.2. erklimmt die Neubaustrecke die Schwäbische Alb. Während sich die Autobahn in zahlreichen Kurven bergauf windet, löst sich die Neubaustrecke von der Fernstraße und nimmt den direkten Weg durch den Berg: Der Großteil des Anstiegs wird dabei im 8,8 km Kilometer langen Boßlertunnel bewältigt - dem längsten Tunnel der Strecke. Bei Wiesensteig tritt die Trasse kurzzeitig an die Oberfläche, um auf zwei eingleisigen Brücken (485 m und 472 m) das Filstal zu queren. Der übrige Anstieg wird im 4,8 Kilometer langen Steinbühlertunnel bewältigt. Vor Widderstall (Gemeinde Merklingen) verlässt die Strecke den Tunnel, erreicht ihren mit 742 Meter höchsten Punkt und schmiegt sich erneut an die Autobahn an. Am Ende des Abschnitts fällt die im offenen Gelände geführte Strecke bereits wieder ab. Die beiden Gleise liegen im Bereich des Aufstiegs parallel im Abstand von rund 30 Metern. Insgesamt werden rund 27 Kilometer eingleisige Tunnelröhren gebaut. Im Anstieg werden Steigungen zwischen 17 und 25 Promille bewältigt.

(Quelle: www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de und www.deutschebahn.com, Presseinformation)

