

BAHNVERLEGUNG ST. ANTON A. ARLBERG

Auftraggeber: Österreichische Bundesbahnen

Bearbeitungszeitraum: 1997 bis 2001

DAS PROJEKT

Durch die unmittelbaren Erfordernisse zur Ausrichtung der alpinen Schiweltmeisterschaften 2001 ausgelöst, erfolgte der schon seit vielen Jahren in Betracht gezogene zweigleisige Bahnausbau zwischen St. Jakob a.A. und St. Anton a.A.. Die bestehende Bahntrasse sollte dabei auf die gegenüber liegende Talseite verlegt werden, um einen ungehinderten Zugang vom Ort in die angrenzenden Schigebiete zu ermöglichen. Im Zuge der Baumaßnahmen wurden eine Gleiszu- legung, die Errichtung des Wolfsgruben- tunnels bzw. die Verlängerung des Arlbergtunnels sowie die Einschleifung der Neubautrasse in den bestehenden Arlbergtunnel vorgenommen. Außerdem war der Bahnhof St. Anton neu herzu- stellen.

Das Projekt musste unter großem Zeit- druck und unter Berücksichtigung extre- mer Witterungsverhältnisse abgewickelt werden.

UNSERE TÄTIGKEIT

BGG betreute das Bauvorhaben durch sämtliche Planungs- und Ausführungs- phasen in den Fachbereichen Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie. Zunächst erfolgten Kartierungsarbeiten sowie die Koordination und fachtechni- sche Begleitung von mehreren Auf- schlusskampagnen. Auf der Basis einer - relativ begrenzten Anzahl an Bodenauf- schlüssen wurden in interdisziplinärer Zusammenarbeit mit den Fachplanern Probleme der Baugrubensicherung, der Fundierung, der Dimensionierung von Kunstbauten sowie der Deponieplanung behandelt. Für den bergmännischen Tunnelbau erarbeitete BGG die geologi- schen, hydrogeologischen und geome- chanischen Grundlagen. Außerdem wurde eine hydrogeologische Beweissicherung durchgeführt.

Wolfsgrubentunnel:

Für die Errichtung des Wolfsgruben- tunnels in Offener Bauweise mussten Baugruben einer maximalen Tiefe von bis zu ca. 45 m gesichert werden. Außerdem waren in diesem Bauabschnitt bis zu ca. 2,5 m mächtige Bodenauswechslungen notwendig, die in den Wintermonaten eingebracht und geprüft werden mussten.

Im bergmännischen Teil des Tunnels wur- den in Portalnähe Störungsbereiche und Kriechhänge durchörtert, die Sonder- maßnahmen in Form von horizontalen Ankerungen und Kalottenfußpfählen erforderten.

Eine sachgemäße geotechnische Bera- tung war bei diesem Projekt von großer Bedeutung, um - trotz des enormen Zeit- druckes - das erforderliche Maß an Sicherheit sowie einen entsprechend wirtschaftlichen Erfolg zu erzielen.



*Offene Bauweise
Wolfsgrubentunnel
(Blick Richtung Westen)*