



Geotechnik-Seminar

Montag, 25. April 2016, 17:30 Uhr

Universität Stuttgart, Universitätsbereich Vaihingen
Pfaffenwaldring 7, Hörsaal V7.03

Der Fildertunnel des Bahnprojekts Stuttgart - Ulm, Planung und Bauausführung

Dr.-Ing. Martin Wittke

WBI - Prof. Dr.-Ing. W. Wittke Beratende Ingenieure für Grundbau und Felsbau GmbH, Weinheim



Die beiden Röhren des ca. 9,5 km langen Fildertunnels, der den neuen Hauptbahnhof in Stuttgart mit der Filderebene verbindet, werden sowohl konventionell als auch mit einer Tunnelvortriebsmaschine aufgeföhren. Der Maschinenvortrieb beginnt auf der Filderebene. Vor Erreichen des anhydritföhrenden Gebirges wird die Maschine umgesetzt und beginnt erneut auf der Filderebene mit dem Bau der zweiten Röhre. Parallel zur zweiten Schildfahrt, die in den nächsten Wochen beginnen wird, wird der Übergangsbereich zum quellfähigen Gipskeuper im mittleren Fildertunnel konventionell aufgeföhren. Außerdem werden Tunnelabschnitte in der Nähe des Hauptbahnhofs in Spritzbetonbauweise aufgeföhren.

Im Anfahrbereich auf den Fildern unterfahren die Röhren Gebäude im Bereich des Stadtteils Fasanenhofs bei geringer Überdeckung. Die Tunnel liegen hier in den Schichten der Ton- und Kalksandsteine des Schwarzen Juras. Hier wird zur Stützung der Ortsbrust und der Laibung im Bereich des Schildes sowie zur Begrenzung der Senkungen Druckluft eingesetzt. Dadurch konnten die Gebäude in diesem Bereich bei geringer Überlagerung ohne Senkungen unterfahren werden.

Im Beitrag werden das Projekt und der Stand der Bauarbeiten sowie ausgewählte Fragestellungen der Planung vorgestellt.