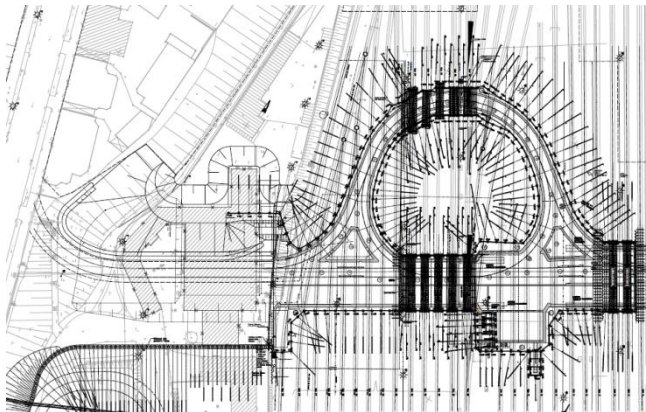


# Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, ARGE Tunnel West

## Baugrubenverbau für Wendeschleife

### Baufaufgabe

Im Rahmen des Projektes Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof ist seitens der Stadtwerke Augsburg in einer Ausbaustufe die Realisierung der Mobilitätsdrehscheibe am Hauptbahnhof Augsburg mit den dazugehörigen ergänzenden Maßnahmen im bestehenden Straßenbahnnetz vorgesehen. Kernstück dieser Maßnahmen ist die Unterfahrung des gesamten Hbf. Augsburg mit einem rd. 405 m langen Straßenbahntunnel (inkl. Stationsbauwerk, ohne östliches Rampenbauwerk).



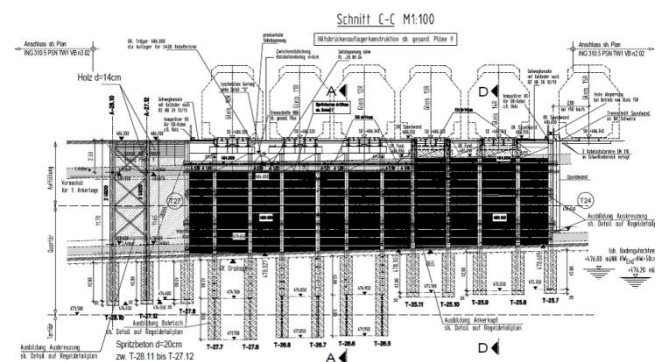
Vom Königsplatz aus östlicher Richtung kommend taucht die zweigleisige Trasse der Straßenbahn am Ende der Halderstraße in einem rd. 120 m langen Trog in einen rd. 177 m langen Tunnel (Ost) ab und unterfährt die Viktoriastraße, den Bahnhofsvorplatz und das DB-Empfangsgebäude.

In zentraler Lage unter dem Augsburger Hauptbahnhof wird ein gemeinsames Stationsbauwerk (Länge ca. 95 m) mit einer Straßenbahnhaltestelle im 2. Untergeschoss (-2-Ebene) und darüber liegender Verteilerebene (-1-Ebene) errichtet. Die Straßenbahntrasse verlässt die Station in westlicher Richtung und unterquert die DB-Gütergleisanlagen in einem rd. 133 m langen Tunnel (West). Im Anschluss an den Tunnel West biegen die Straßenbahngleise in die Rosenaustraße Richtung Norden ein und münden im Knoten Rosenaustraße/Pferseer Straße in die bestehende Straßenbahntrasse, die von dort in Richtung Stadtbergen führt.

Im gesamten Bereich der Baugrube Tunnel West sind durch die Stump Spezialtiefbau GmbH Bohrträger für die mehrfach rückverankerte Bohrträgerkonstruktion herzustellen. Zur Einhaltung des mit dem Baubetriebsplan definierten Bahnverkehrs, sind in Teilbereichen Querschotte / Längsverbauten als Spundwandverbauten einzubauen.

Der Längsverbau am östlichen Ende der Baugrube soll den Bahnverkehr für die gesamte Bauzeit sichern und wird als rückverankerter Spundwandverbau ausgebildet. Die Längsverbauten dienen der Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs in diesen Gleisen während der Arbeiten zur Herstellung der Hilfsbrückenauf-lagerungen in den benachbarten Gleisen.

Zum Einsatz kommen eine Drehbohranlage RH26 sowie als Hebegerät ein Seilbagger LH853. Die verrohrten Bohrungen  $\varnothing 900\text{mm}$  werden durch die Drehbohranlage abgeteuft.



Die Spundwandverbauten werden mit einer RGT19 eingerüttelt bzw. die 18,10m langen Bohlen der Schottwand mittels ABI18/22 eingebracht. Die Herstellung der Rückverankerungen der Verbauten erfolgt mit KR806 als Überlagerungsbohrungen.

### Eingebaute



Rückverankerung Hilfsbrückenaufleger

## Allgemeine Angaben

|                          |                                 |
|--------------------------|---------------------------------|
| Bauherr/<br>Auftraggeber | Stadtwerke Augsburg             |
| Planung                  | ARGE K+S / SSE                  |
| Bauzeit                  | Mai 2015 bis Ende Dezember 2015 |

## Technische Daten/Massen

|   |   |
|---|---|
| Bohrungen $\varnothing 900\text{mm}$ bis 25m für Trägerverbau | 213 Stk. mit insgesamt 420t gewalzte Profil |
| Spundwandverbau   | bis 18,10 m                                 |
| Rückverankerung mittels temporärer Anker und Dauerankern      | 3.000lfdm / 1.500lfdm                       |
| Ausfuchung mittels Holz D=14cm und Spritzbeton d=20cm bewehrt | 2.950 m <sup>2</sup> / 1.100 m <sup>2</sup> |
| Hilfsbrückeneinbau  | 12 Stk. bis 24 m                            |