

Presseinformation

Bodengutachten ABS 38 – „Schwierig, aber beherrschbar“

Komplexe Bodenverhältnisse entsprechen der regionalen Geologie Südostbayerns // Hoher technologischer Aufwand nötig // 94 neue Bodengutachten geben Auskunft zur Bodenbeschaffenheit

(Niederhöning, 04. April 2018) Die Deutsche Bahn stellte heute die Ergebnisse von mehr als 1200 Bohrungen entlang der Ausbaustrecke München-Mühldorf-Freilassing (ABS 38) vor. Auf dieser Grundlage geben 94 Bodengutachten Auskunft zur Beschaffenheit des Untergrunds. Klaus-Peter Zellmer, Gesamtprojektleiter zog das Fazit: „Der Boden im Bereich der ABS 38 ist schwierig, aber beherrschbar. Mit diesen geotechnischen Erkundungen können wir nun die Verhältnisse genau eingrenzen und im Rahmen der weiteren Planung entsprechende innovative, technische Lösungen finden.“

Die größeren Anforderungen an die künftige Streckenbelastung - höhere Geschwindigkeit, zweites Gleis, mehr Zugverkehr - können die Erdbauwerke und der Untergrund in weiten Teilen nicht erfüllen. Das hat zur Folge, dass der Boden in größerem Umfang verbessert werden muss, um eine ausreichende Tragfähigkeit und Standsicherheit zu gewährleisten. Mögliche Maßnahmen dafür sind ein Bodenaustausch mit Kies, Fräß-Misch-Injektion (FMI) oder die Verwendung von Rüttelstopfsäulen.

Boden und Wasser stellen die größten Risiken beim Bau dar. Um diese zu minimieren, ist eine flächendeckende Baugrunderkundung im Vorfeld der Planung notwendig und verpflichtend. Entlang der Ausbaustrecke „München-Mühldorf-Freilassing/-Burghausen“ (ABS 38) wurden die geotechnischen Untersuchungen für den circa 46-kilometerlangen ersten Planungsabschnitt von Markt Schwaben bis Ampfing von März 2016 bis April 2017 innerhalb und außerhalb des Gleisbereichs durchgeführt. 279 Kernbohrungen in 7 bis 28 Metern Tiefe und 959 Kleinrammbohrungen zwischen 3 und 12 Metern Tiefe wurden unter anderen vorgezogen, um die weitere Entwurfsplanung für das Großprojekt zu validieren.

Grundsätzlich entsprechen die angetroffenen Böden den allgemeinen Erkenntnissen zur regionalen Geologie sowie den alten Gutachten. Damit stützen die Ergebnisse unsere Annahmen für die Vorplanung. Der Boden setzt sich überwiegend aus feinkörnigen Ablagerungen bestehend aus Feinsanden, Schluffen und Tonen zusammen. Diese sehr wasserempfindlichen und meist nicht tragfähigen Böden liegen in starker Wechsellagerung vor. Das heißt, es handelt sich

Franz Lindemair
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 (0)89 1308 3779
Deutsche Bahn AG
franz.lindemair@
deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Presseinformation

nicht um einen klassischen horizontalen, durchgängigen Schichtaufbau. Ähnlich komplex und wechselhaft wie der Bodenaufbau sind auch die Grundwasserverhältnisse.

Historie zur Erkundung der ABS 38

Bereits zwischen 1991 und 1993 wurden im Rahmen eines ersten Realisierungsversuchs der ABS 38 Baugrunderkundungen an der Strecke durchgeführt, jedoch nicht flächendeckend. Ergänzend zu diesen fanden erneut geotechnische Feld- und Laboruntersuchungen statt, um den heutigen Standards und Normen für Bodenerkundungen (nach EC7-2) gerecht zu werden. Damit liegt nun ein vollumfängliches Erkundungskonzept für den ersten Planungsabschnitt vor, das in die aktuelle Entwurfs- und Genehmigungsplanung mit einfließt.

Das Großprojekt wird von der Europäischen Union kofinanziert. Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V). Fazilität „Connecting Europe“.

Informationen zum Bahn-Projekt im Internet unter: <https://www.abs38.de/>

Franz Lindemair
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 (0)89 1308 3779
Deutsche Bahn AG
franz.lindemair@
deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse