

Eine Analyse zum Bauen im Seeton

Entnommen aus einer Veröffentlichung im Internet

www.this-magazin.de

Informationen zu einem Straßen-Bauwerk in Konstanz

Seeton – Boden mit „unangenehmen“ Eigenschaften

Konstanz liegt am südlichen Ende des Bodanrück, einer Halbinsel die weit in den Bodensee ragt und den Untersee vom Obersee trennt. Der Boden besteht hier aus Seeton. Seeton stellt die Verantwortlichen im Tiefbau wie im Hochbau immer wieder vor große und teure Herausforderungen. Das Bauen auf Seeton bedarf der genauen Planung und einer Reihe von Vorkehrungen, um die Bauwerke sicher und dauerhaft stabil errichten. Zu den „unangenehmen“ Eigenschaften von Seeton gehören eine geringe Tragfähigkeit, ein hoher Wassergehalt und ein hoher Anteil an organischen Substanzen. Auch beim Ausbau der B 33 bei Konstanz mussten für eine Bundesstraße ungewöhnlich umfangreiche Maßnahmen zur Untergrundverbesserung durchgeführt werden. Da eine ausreichende Verdichtung des Bodens nicht möglich ist, wird der Boden im Bereich der Zufahrt zum Landeplatz und im Bereich der Bundesstraße großflächig ausgebaut. Für eine höhere Verkehrsbelastung, (wie es auch bei Bahnstrecken der Fall ist. Anmerkung des Verfassers) ist der Oberbau 70 cm hoch und die Untergrundverbesserung hat eine Stärke von 75 cm bis 120 cm.

Legt man diese Baumaßnahme für die neue Bahntrasse westlich von Kolbermoor zugrunde, ergeben sich Erdbaumaßnahmen erheblichen Ausmaßes mit einer unzumutbaren, langandauernden Belastung für die Anwohner in dieser Region.

Die Kosten für diese Baumaßnahme sind m. E. heute noch gar nicht abzuschätzen.

Die Bahn weiß das.

Siehe Aussage des Herrn Eder nach den Probebohrungen im Landkreis Rosenheim.

In www.rosenheim24/rosenheim/inntal/neubeuern.....

Dort ist zu lesen:

Vor allem im Rosenheimer Becken hat man Mächtigkeiten von rund 400 Metern Seeton. Laut Herrn Eder sei der Seeton der ungünstigste Untergrund zum Bauen.

Da muss man sich als logisch denkender Bewohner dieser Region doch fragen:

Warum wird mit Gewalt in dieser Region versucht eine kostenintensive und landschaftszerstörende Bahntrasse als Brenner-Nordzulauf zu erstellen?

Gibt es vielleicht doch einen anderen Planungsraum in dem man, wenn die Bestandsstrecke nicht ausreichen sollte, menschen- und landschaftsverträglicher einen Brenner-Nordzulauf von München nach Innsbruck erstellen kann?

Professor Dr.-Ing. Claus Wagner

Bürgerinitiative Kolbermoor

Ein Tunnelbauwerk im Seeton

Entnommen aus www.kleinezeitung.at

In Untersammelsdorf in St. Kanzian wurde 2017 ein Tunnelbauwerk im Seeton errichtet.

Der Tunnel ist die größte technische Herausforderung der gesamten Koralmbahn, sagte Klaus Berger, der Projektleiter der ÖBB. Im Vorfeld sind umfangreiche Bodenverbesserungen notwendig gewesen, weil der 665 m lange Tunnel in einem sogenannten Seeton gebaut werden muss. Seeton ist eine weiche Bodensubstanz entlang der Drau. Die Vorbereitungen für den Bau des Tunnels laufen seit 2009. Bisher sind im Bereich des Tunnels links und rechts je 500 Bohrpfähle aus Beton 38 m tief in die Erde gesetzt und mittels einem in Europa einmaligen Düsenstrahlverfahrens mit Beton ausgefüllt worden. Das Gelände oberhalb des Tunnels musste mit 6000 Säulen stabilisiert werden, sagte Meik Müller, Geschäftsführer der den Bau ausführenden Firma. Der Tunnel wird nun zwischen den Pfahlwänden ausgehoben. Den Endausbau wird eine Innenschale darstellen, im Portalbereich kommt eine Deckelbauweise zum Einsatz.

Der Tunnel ist ein „Hightech Kunstwerk“, so die ÖBB. Das Baukos des 665 m langen Tunnels ist mit 100 Millionen Euro veranschlagt. Also ca. 150 000 € pro Meter Tunnel.

40 Millionen € sind in die Befestigung des Geländes geflossen.

Die Zahlen geben einen kleinen Überblick, wenn man im Seeton einen Tunnel errichten will.

Vor dem Bau des Tunnels wurde in Untersammelsdorf ein Versuchsfeld gebaut, dieses brachte die nötigen Erkenntnisse für die Realisierung des Tunnels. Auch dies wird wohl notwendig sein, wenn man im Rahmen der Neuen Bahntrasse beim Brenner-Nordzulauf einen Tunnel im Seeton erstellen möchte.

Aus diesen Informationen kann man mit Sicherheit schließen, dass die Bahn wohl auf die Errichtung eines solchen „Hightech Kunstwerkes“ (sprich Tunnel) verzichten wird.

Die geplante neue Bahntrasse von Ostermünchen nach Flintsbach wird bestimmt eine hervorragend in die Landschaft eingepasste monumentale Brückenkonstruktion werden. Da die Bahntrasse ab Lohholz die Mangfall, die Bahnlinie, die Staatsstraße und die Autobahn queren muss, lässt sich auch eine Gebäudehöhe von mindestens 10 Metern in der Landschaft nicht vermeiden.

Freuen wir uns als Kolbermoorer Bürger neben der im Osten der Stadt entstehenden „großartigen“ Hängebrücke (Westtangente Rosenheim) auf ein weiteres mit viel Landschaftsschutzaspekten in die Region eingepasstes Brückenbauwerk im Westen der Stadt und auf den während der Bauphase entstehenden Baustellenverkehr.

Insbesondere ihr jungen Bürger von Kolbermoor: **Schützt Eure Heimat!**

Professor Dr.-Ing. Claus Wagner

Bürgerinitiative Kolbermoor