



B299 Altötting – Altenmarkt a.d. Alz, B304 Wasserburg a. Inn – Traunstein, OU Altenmarkt mit Neubau Aubergtunnel

Bauherr

Autobahndirektion Südbayern, München

Ausführungsplanung

Ingenieurgemeinschaft Müller + Hereth und B. Gebauer

**Projektverfasser, Geologische
Begutachtung und Bauüberwachung**

Müller + Hereth

Auftragnehmer

Marti GmbH Deutschland, Stuttgart

Objektbeschreibung

B299 Altötting – Altenmarkt a.d. Alz, B304
Wasserburg a. Inn – Traunstein, OU Altenmarkt
mit Neubau Aubergtunnel

Bauzeit: April 2018 bis April 2020

Auftragssumme: EUR 17,7 Mio. (brutto)

Der Aubergtunnel wird als einröhriger Verkehrstunnel mit Gegenverkehrsbetrieb und einem begehbaren Flucht- und Rettungsstollen gebaut. Der Tunnel unterquert den unbebauten, bewaldeten Auberg. Die Trasse führt im Westen durch einen früheren Steinbruch mit steilen Hangflanken in den Auberg. Die beiden ersten Tunnelblöcke am Westportal, werden in offener Bauweise errichtet und später überschüttet. Am Nordportal tritt der Tunnel unter einer Neigung von ca. 45° zur Falllinie der Hangneigung an die Oberfläche. Aufgrund des schrägen Hanganschnittes, werden die beiden ersten Tunnelblöcke ebenfalls in offener Bauweise hergestellt und hinterfüllt. Die Längen der offenen Bauweisen betragen je Portalseite 20 m, somit hat der fertige Tunnel später eine Gesamtlänge von 440 m. Zur Erfüllung der Sicherheitsanforderungen für Straßentunnel, wird ein begehbarer Flucht- und Rettungsstollen mit einer Länge von 133 m errichtet, der unmittelbar ins Freie führt. Vor dem Rettungsstollenportal befindet sich ein Rettungsplatz. Die maximale Überdeckung über dem Tunnel beträgt ca. 37 m.

Geologie

Das Projektgebiet verläuft vor allem durch den Vorstoßschotter der Mindel-Eiszeit. Es sind in der Regel weitgestufte, steinige, sandige Kiesgemenge, die karbonatisch zu Konglomerat verkittet sind. Die Verkittung ist unterschiedlich stark ausgeprägt und scheint in den Hangflanken stärker ausgeprägt zu sein als im Berg. Zudem besteht die Wahrscheinlichkeit, dass sogenannte geologische Orgeln in den Schottern auftreten. Untergeordnet treten sehr schwach verkittete, lose, dicht bis mitteldicht gelagerte Schotter auf. Vereinzelt kann auf der Strecke Grundmoränenmaterial/ Geschiebemergel und im Bereich des Nordportals kohäsionsloser Hangschutt auftreten.

Bauvorgang und Bauprogramm

Die Tunnelröhre wird als zweischalige Gewölbekonstruktion mit einer Außenschale aus Spritzbeton und einer Innenschale aus Ortbeton gebaut. Die Ausbruchsfläche beträgt ca. 100 m². Der Tunnel wird von Norden nach Westen größtenteils steigend aufgeföhren, nur die letzten siebenzig Meter hat man einen fallenden Vortrieb.



Zahlen und Fakten

Bauwerkslänge: bergmännische Bauweise	440 m
Ausbruchvolumen:	ca. 40.000 m ³
Beton-/Spritzbetonvolumen:	ca. 25.000 m ³
Bewehrungsstahl:	ca. 780 t
Bauverfahren:	Spritzbetonbauweise

