

Teilerneuerung Bommersteintunnel
Schweiz

Der 478 Meter lange doppelspurige Bommersteintunnel ist ein wichtiger Teil der Bahnstrecke Zürich–Chur und wurde über einen Zeitraum von rund eineinhalb Jahren instand gesetzt und so fit für die nächsten 30 Jahre gemacht.

Im Rahmen des Projekts wurde eine funktionelle Gewölbeabdichtung und -entwässerung sichergestellt. Zusätzlich erfolgten eine Sohlen- und Gleisabsenkung sowie eine Widerlagerunterfangung im Pilgerschrittverfahren. Zur Einhaltung der Lichtraumprofilfreiheit für EBV 2 wurde die Bauausführung durch Longarinen gesichert. Der Vortrieb erfolgte sowohl im Spreng- als auch im maschinenunterstützten Verfahren.

Zur Erhöhung der Sicherheit wurden 25 m ab dem Tunnelportal zusätzliche Personenschutznischen erstellt. Bestehende Nischen wurden von 2 m^2 auf 3 m^2 vergrößert.

Ort:	Walenstadt – Mols, Schweiz
Auftraggeber:	Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bauzeit:	2021 – 2023
Leistungen:	Tunnelsanierung, Fahrbahnarbeiten, Instandsetzung von Ingenieurbauten
Ausführende Unternehmen:	Rhomberg Sersa Rail Group (Schweiz)

Kontakt:
Rhomberg Sersa Rail Group (Schweiz)
info.rsrg.ch@rsrg.com
rhomberg-sersa.com

Mehr erfahren:

Teilerneuerung Bommersteintunnel
Schweiz

Neben der eigentlichen Tunnelsanierung umfasste das Projekt auch die Instandsetzung mehrerer Ingenieurbauten. Dazu zählen:

- mehrere Stützmauerwerke
- beide Tunnelportale
- eine Straßenüberführung
- Mastfundamente
- die Umlegung eines Bachdurchlasses

Der bestehende Bachdurchlass wurde instandgesetzt. Zusätzlich wurde eine Umleitung inklusive Abdichtung neu erstellt.

Der bestehende Oberbau wurde durch die SBB AG, Infrastruktur, Instandhaltung ausgebaut und nach Abschluss der Arbeiten wieder neu eingebaut.

Die RBT AG verantwortete den Aushub sowie die Unterbausanierung inklusive Fahrbahnentwässerung mit Bankettsicherung und den Einbau der Vorschotterung.

Die Instandsetzungsarbeiten erfolgen etappenweise bei Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs. Zuerst wurde das seeseitige Gleis außer Betrieb genommen und instandgesetzt, während der Zugverkehr im zweigleisigen Tunnel über das bergseitige Gleis weitergeführt wurde. Im Anschluss wurde das bergseitige Gleis außer Betrieb genommen und instandgesetzt.

Zu Beginn wurden die Arbeiten im Nachtschichtbetrieb innerhalb definierter Nachtintervalle ausgeführt. Dabei wurden Rühlwandträger gebohrt, um in späteren Nachtsperren eine insgesamt 3.250 m^2 große Schutzwand zu montieren.

Besonderheiten

- Doppelspur unter Betrieb
- Kurze Nachtintervalle
- Zweischichtbetrieb
- Schienengebundene Logistikleistungen
- Umbau unter Betrieb
- Sprengvortrieb und maschinenunterstützter Vortrieb
- Eingeschränkte Platzverhältnisse
- Herausfordernde Logistik
- Starker Wasseranfall
- Baugrubensicherung
- Erhöhte Sicherheitsmassnahmen





Kontakt:
Rhomberg Sersa Rail Group (Schweiz)
info.rsrg.ch@rsrg.com
rhomberg-sersa.com

Mehr erfahren: