



Die B 15 neu quert die DB Strecke 5510 München–Rosenheim bei Bahn-km 60,545. Für die Überführung der Bahnlinie ist ein Bauwerk zu erstellen.

Auch in diesem Bereich sind die Bodenverhältnisse ähnlich denen im Aicherpark und stellen für die Herstellung einer Brücke eine große Herausforderung dar. Hinzu kommen die hohen Sicherheitsauflagen für den laufenden Bahnbetrieb. Denn aufgrund der transeuropäischen Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr müssen die Einschränkungen für den laufenden Bahnbetrieb auf das geringste Maß reduziert werden und die Bauarbeiten müssen unter dem „rollenden Rad“ erfolgen. Die Baumaßnahme wurde Anfang 2019 an die Arbeitsgemeinschaft Schmölzl/Zossedler vergeben. Die Bauarbeiten haben im Mai 2019 begonnen.

Als Vorabmaßnahme wurden Bermen und Auffahrten aufgeschüttet, um zum einen eine Zufahrt zum Bahndamm zu erhalten und zum anderen den vorhandenen Bahndamm für die Arbeiten der Bauphase 1 zu stützen.

Bauphase 1 – Spundwandverbau und Einbau Behelfsbrücken für Bahnverkehr

Die erste Bauphase beinhaltete den Einbau von zwei Behelfsbrücken für die zweigleisige Strecke. Dazu mussten umfangreiche Spundwandarbeiten ausgeführt werden, welche den Bahndamm für die späteren Abgrabungen sichern sollen.

Im Zuge von Bahnsperrrausenwochenenden mit überwiegend eingleisigem Zugbetrieb im Juni 2019, wurden diese Arbeiten begonnen und ausgeführt. Bei diesen ersten Sperrpausen wurde im Zuge der Bauarbeiten festgestellt, dass die Beschaffenheit des Bahndamms von den bei der Baugrunduntersuchung im Bereich des Bahndamms festgestellten Eigenschaften abweicht, was eine Änderung der Ausführung zur Folge hatte. Die Ausführungsplanung machte es dann erforderlich, dass aufgrund der schwierigen Bodenverhältnisse nur mit speziellen Geräten und mit äußerster Vorsicht gearbeitet werden konnte um den vorhandenen Bahndamm nicht zu destabilisieren. Unter anderem durften die Spundwandbohlen nur mit einem Spezialgerät eingedrückt und nicht wie üblich eingerüttelt werden. Mit diesen Vorgaben war es zeitlich nicht mehr möglich innerhalb der genehmigten Bahnsperrrungen die gesamten Arbeiten auszuführen. Der Großteil des Spundwandverbaus konnte eingebracht werden; jedoch nicht die Behelfsbrücken inkl. Auflagerung. Daher konnte der Bau nach diesen Sperrpausen im Sommer 2019 nicht weitergehen.

Kurzfristig konnten keine weiteren Sperrpausen von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellt werden.

Nach intensiven Verhandlungen mit der DB sind für Oktober/November 2020 neue Sperrpausenwochenenden zur Verfügung gestellt worden. Diese konnten erfolgreich genutzt werden um die nötigen Behelfsbrücken einzubauen.



Luftbild vom 30.6.2019: Einbringen der Spundwandsicherung (Copyright: Schellmoser)



Aufnahme vom November 2020: Einhub der 2. Behelfsbrücke

Bauphase 2: Abgrabung und Herstellung Mischgründung

Im Frühjahr 2021 begann der lagenweisem Aushub der Baugrube mit gleichzeitigen Sicherungsmaßnahmen am Verbau (1. bis 3. Ankerlage).

Ende 2021 erreichte man so eine Zwischenebene auf der im Folgenden die Spezialgründung analog der Gründung am Aicherpark ausgeführt wurde.

Mit speziellem Großgerät wurden Großbohrpfähle mit einem Durchmesser von 1,20 Metern sowie Tiefendrainagen und Verdrängungssäulen hergestellt. Insgesamt wurden so im Jahr 2022 mehr als 500 Gründungselemente bis in eine Tiefe von 50 Metern eingebracht. Das zur Herstellung verwendete Großgerät wog ca. 350 Tonnen, hatte einen Aufbau von ca. 65 Metern Höhe und ist weltweit einmalig.



Luftbild vom August 2022: Herstellung der Spezialgründung (Copyright: Schellmoser)

Nach Fertigstellung der Tiefgründung wurde die Baugrube im Frühjahr 2023 weiter lagenweise ausgehoben, bis zum Erreichen der Endtiefe (4. und 5. Ankerlage).

Seit Mitte 2023 werden zur Sohlsicherung der Baugrube Betonstreifen zwischen den Spundwandverbauten hergestellt.

Im Folgenden soll bis Ende 2023 die Fundamentplatte für das endgültige Bauwerk hergestellt werden.

Weitere Bauphasen

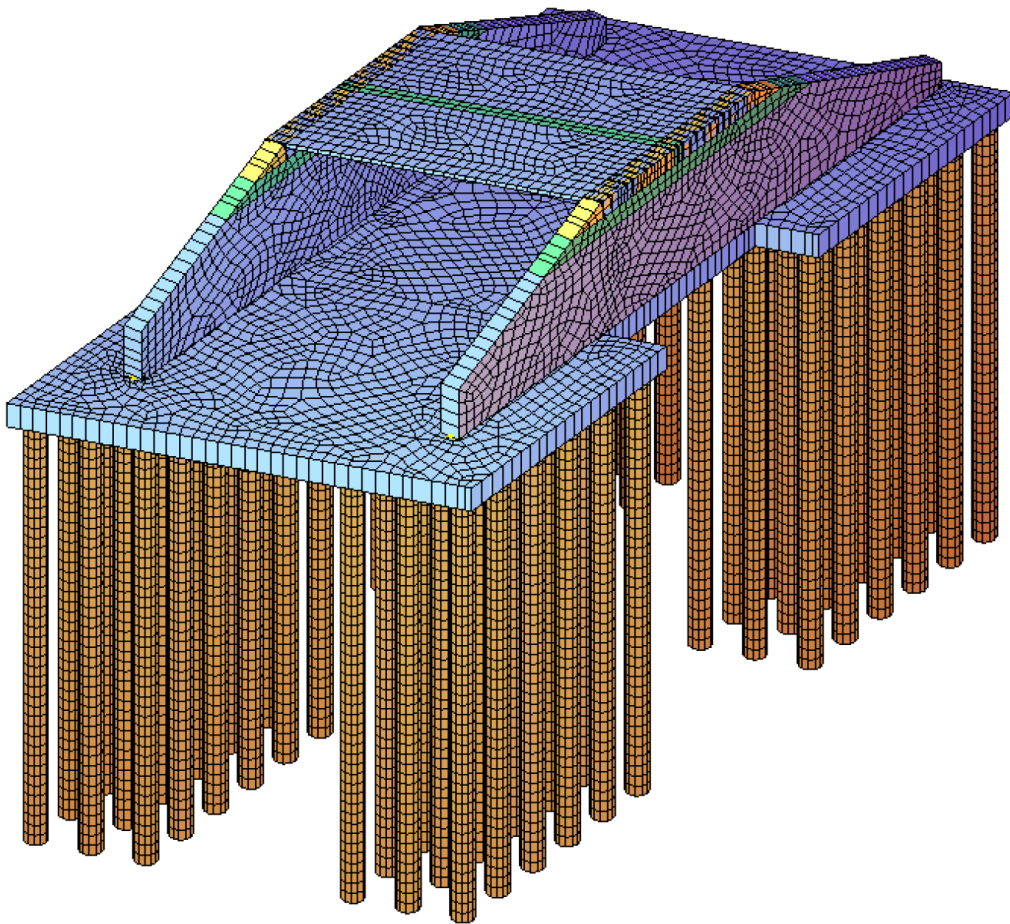
Nach Fertigstellung der Fundamentplatte kann mit den aufgehenden Bauteilen der eigentlichen Brücke begonnen werden.

So werden zunächst die beiden Widerlagerscheiben abschnittsweise hergestellt.

Gleichzeitig werden die Verbau und Sicherungsmaßnahmen von unten nach oben rückgebaut bzw. durch die endgültige Böschung ersetzt.

Im Anschluss werden die Brückenüberbauten neben den Behelfsbrücken auf Lehrgerüsten hergestellt.

In den letzten Sperrpausen im Herbst 2024 werden die Behelfsbrücken dann ausgehoben und die finalen Betonüberbauten eingeschoben.



Visualisierung des endgültigen Bauwerkes (Copyright: Staatliches Bauamt)