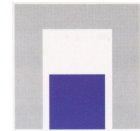




Staatliches Bauamt Weilheim

Presseinformation



02.11.2011

Münchener Str. 39 82362 Weilheim Telefon: 0881/990-0 Fax: 0881/990-1100

Ein erstes Etappenziel am Kramer ist erreicht

Der Nordvortrieb am Kramer Erkundungsstollen hat nach fast 600 m Fels sein erstes Ziel, aber auch sein vorläufiges Vortriebsende vor dem bautechnisch kritischen Bergsturzsbereich unterhalb der Pfliegerseestraße erreicht. Hier ist vor Urzeiten Geröll vom Kramer herabgestürzt und hat eine zwischenzeitlich unterirdische Felswanne aufgefüllt. Die in diesem Hangschutt verbliebenen Hohlräume sind mit Wasser vollgelaufen. Mehr als vierzig Meter steht das Grundwasser über dem Stollen an, höher als der Eibsee tief ist. Vom insgesamt 3,6 km langen Erkundungsstollen liegen rund 200 m in diesem Bereich. Auf einen Weiterbau Richtung Süden wird vorläufig verzichtet.

Dieser Bergsturzsbereich war bereits vor Baubeginn bekannt. Aber es fehlten noch wichtige Details für den späteren Bau der Fahrrohre. Sie sind aber in diesem Lockergestein besonders wichtig. Deshalb wurden zwischenzeitlich aus dem Erkundungsstollen und damit aus dem sicheren Fels heraus, ergänzende Aufschlussbohrungen durchgeführt.

Ursprünglich war vorgesehen, diesen Bergsturzsbereich mit dem Erkundungsstollen zu durchfahren. Dies würde aber, wie die Ergebnisse der ergänzenden Aufschlussbohrungen nun zeigen, bei der in diesem Bereich vorgesehenen Injektionsbauweise einen erheblichen Mehraufwand verursachen, der in keinem wirtschaftlich vertretbaren Verhältnis zu den noch zu erwartenden zusätzlichen Erkenntnissen stünde.

Die Injektionsbauweise ist ein in Lockergesteinsstrecken übliches Tunnelbauverfahren, das auch am Kramer beim derzeitigen Südvortrieb im Bereich der Dürer-Laine eingesetzt wurde. Aus dem Tunnel heraus wurden bei diesem Verfahren die im Geröll vorhandenen Hohlräume mit Mörtelinjektionen verpresst. Es entsteht um den späteren Tunnel herum ein mehr oder weniger künstlicher Felsring. Nachdem auch in Vortriebsrichtung die Hohlräume verpresst sind, kann der eigentliche Tunnelbau in dem künstlichen Fels erfolgen. Dieser muss im Bergsturzsbereich unter der Pfliegerseestraße nicht nur dem Gebirgsdruck, sondern auch einem hohen Wasserdruck widerstehen und völlig wasserdicht bleiben. Dies macht einen Vortrieb teuer und ist auch für die Tunnelarbeiter nicht ungefährlich.

Das Bauamt hat sich deshalb entschieden, auf diese Erkundungsverfahren zu verzichten. So endet der nördliche Tunnelvortrieb bereits wenige Meter vor dem Bergsturzgebiet im sicheren Fels. Um den Bergsturzgebiet aber noch besser eingrenzen zu können wird der Südtrieb bis an den Südrand der unterirdischen Felswanne weitergeführt. Anschließend sind ähnliche Untersuchungen vorgesehen wie im Norden. Der Lückenschluss für den späteren Rettungstollen soll dann zusammen mit dem Bau der Fahröhre erfolgen.

Mit den durch den Erkundungstollen gewonnenen Erkenntnissen untersucht das Bauamt derzeit verschiedene Verfahren für den späteren Bau der eigentlichen Fahröhre des Kramertunnels. Das beginnt bei einer einfachen Grundwasserabsenkung und geht hin bis zu einer verfahrenstechnisch sehr aufwändigen Baugrundvereisung. Dabei gilt es, eine möglichst wirtschaftliche Bauweise zu wählen und gleichzeitig die ökologisch sehr wertvollen Hangquellmoore oberhalb und unterhalb des Schmolzersees zu erhalten. Vor allem aber muss es ein Bauverfahren sein, bei dem die unter Tage arbeitenden Mineure keinem vermeidbaren Risiko ausgesetzt sind.

Projekt: [B 23 Verlegung westlich Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel](#)

