Ambergtunnel – Neubau Oströhre – Sanierung Weströhre

Projektbeschreibung und Geologie

Der Ambergtunnel ist Teil der Rheintal Autobahn A14 zwischen Hörbranz und Bludenz im Bereich der Umfahrung Feldkirch. Die Weströhre des Tunnels ist seit 1985 als Gegenverkehrstunnel in Betrieb. Wegen häufigen Stauerscheinungen vor den Portalen und auf Grund der erhöhten Unfallgefahr beim Übergang vom 4-spurigen auf den 2-spurigen Straßenquerschnitt wird die Oströhre als 2-spuriger Straßentunnel gebaut.
Die Trasse verläuft durch Schrattenkalk, Gamserschichten (ca. 1/3 der Tunnellänge) und Drusbergschichten (Kalk-Mergelabfolge mit quellfähigen Tonmineralien) im Zentralbereich auf ca. 2.000 m Länge.

1996 – Beauftragung und Variantenuntersuchung
1997 – Vorprojekt, Tunnelgrundsatzbesprechung, Wasserrechtsverfahren
2000 und 2001 – Planung und Ausschreibung Oströhre
Mai 2001 – Dez. 2003 – Neubau der Oströhre
Juli 2004 – Dez. 2004 – Umbau der Weströhre

Auftraggeber

Amt der Vorarlberger Landesregierung im Auftrag der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen - Finanzierungs AG (ASFINAG).

Leistungen Müller + Hereth

Variantenuntersuchung zur Gestaltung und zum Betrieb, Vorentwurf, Einreichprojekt, Detailprojekt, Ausschreibungsplanung und Vorbereiten der Vergabe, Ausführungsplanung, Planung/Ausschreibung der Sanierung der Weströhre, Wasserrechtsverfahren

Technische Daten:

Länge: L = 2.966 m

Einfahrts- / Ausfahrtsgalerie: L = 73,75 m und L = 77,90 m

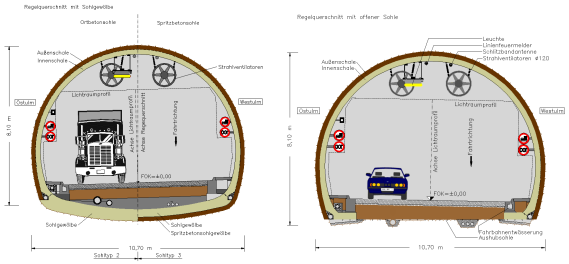
Ausbruchsquerschnitt: 77,4 m²

Fahrspuren: b = 2 x 3,75 m
erhöhte Seitenstreifen mit je 0,85 m Breite
Lichtraumhöhe: 4,70 m

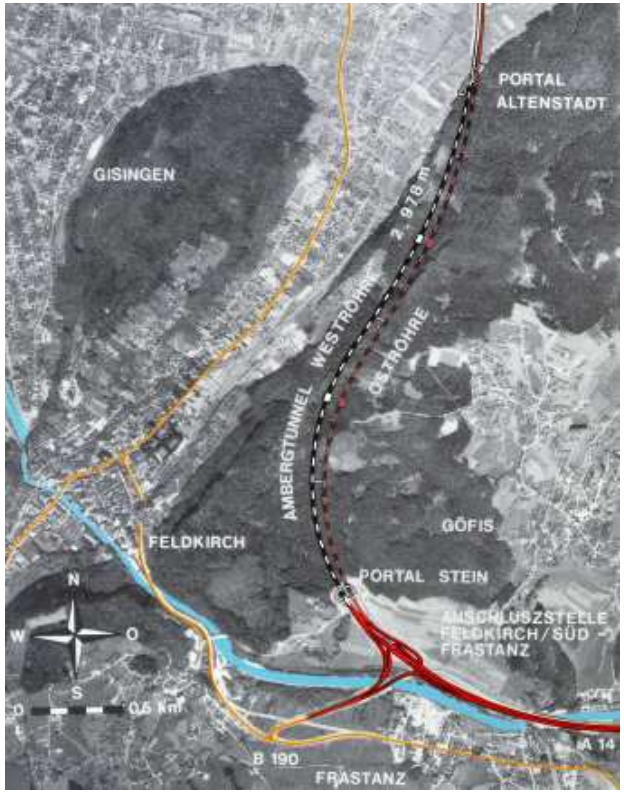
Folienabdichtung

Längslüftung mit Strahlventilatoren
Fluchtwege im Abstand von ca. 500 m (befahrbar)
Abstellnischen alle 1.000 m,
Notrufnischen alle 250 m
Feuerlöschnischen alle 125 m

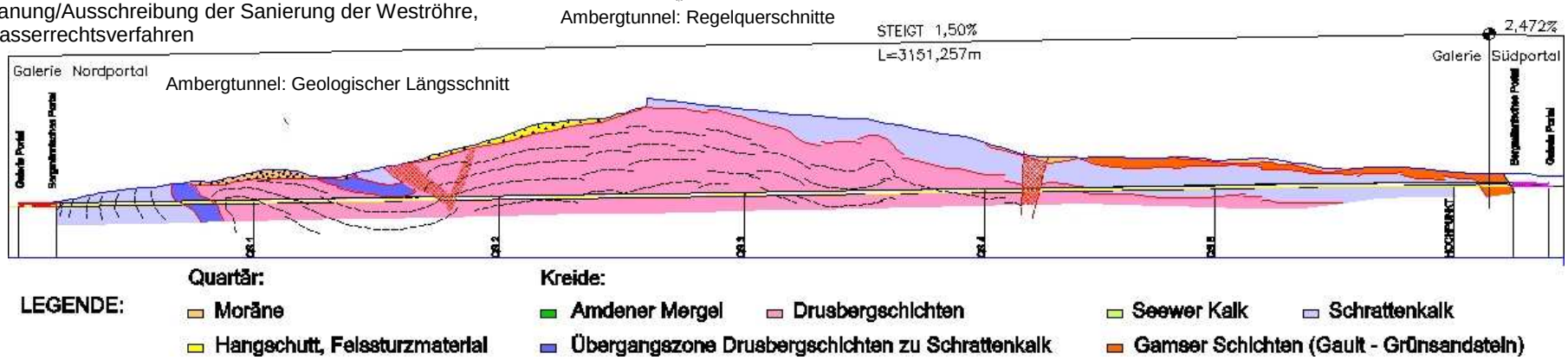
Baukosten Neubau Oströhre: ca. 37 Mio. EUR
Baukosten Sanierung Weströhre: ca. 12 Mio. EUR



Ambergtunnel: Regelquerschnitte



Ambergtunnel: Lageplan



Ambergtunnel: Geologischer Längsschnitt