

Titisee-Neustadt, Tunnel km 41,551-63,143

Tieferlegung von 5 Tunneln auf dem Streckenabschnitt Höllentalbahn



Projektbeschreibung

Entlang der Breisgau-S-Bahn 2020, Strecke 4300 Höllentalbahn sind insgesamt 5 Tunnel nachgerüstet worden. Dabei wurde im Wesentlichen eine Absenkung der Gleisanlagen und eine Erneuerung der Tunnelentwässerung erforderlich um den nötigen Lichtraum für eine Elektrifizierung der Strecke im vorhandenen Tunnelprofil unterbringen zu können. Des Weiteren wurde der Neubau von Nischen durch das bestehende Sandsteinschichtmauerwerk hindurch erforderlich.

Auftraggeber:

Feldhaus Bergbau GmbH & Co. KG
 Niederlassung München
 Baierbrunner Straße 15
 81379 München

Ansprechpartner: Jörg Langefeld
 Tel.: 089/74 85 60-55

Leistungen M+H:

Ausführungsplanung:
 Lph 5 Objektplanung
 Lph 4+5 Tragwerksplanung

Tunnelname	Km (Tunnelanfang)	Länge [m]	Ausbau	Geologie
Finsterbühl tunnel	41,551	166	Mauerwerk (Sandstein, Granit)	Kristallines Grundgebirge
Hörnletunnel	42,364	228	Mauerwerk (Sandstein)	Kristallines Grundgebirge
Setzetunnel	42,892	104	Mauerwerk (Sandstein, Granit)	Kristallines Grundgebirge
Kapftunnel	43,752	203	Mauerwerk (Sandstein, Granit)	Kristallines Grundgebirge
Dögginger Tunnel	63,143	535	Mauerwerk (Sandstein)	Oberer Muschelkalk und Keuper
		1.254		

Titisee-Neustadt, Tunnel km 41,551-63,143

Tieferlegung von 5 Tunneln auf dem Streckenabschnitt Höllentalbahn

Technische Daten

Finsterbühl-Tunnel:

Baujahr: 1899 – 1900
 Länge: 166 m
 Lichte Breite: ca. 5,00 m
 Lichte Höhe: ca. 5,20 bis 5,40 m über SO
 Tunnelquerschnitt: eingleisig gebaut, eingleisig im Betrieb; flache offene Sohle
 Schutznischen: 6 Stück, jeweils versetzt rechts und links, mittlerer Abstand = 23,7 m

Hörnle-Tunnel:

Baujahr: 1899 – 1900
 Länge: 228 m
 Lichte Breite: ca. 5,00 m
 Lichte Höhe: ca. 5,20 bis 5,40 m über SO
 Tunnelquerschnitt: eingleisig gebaut, eingleisig im Betrieb; flache offene Sohle
 Schutznischen: 8 Stück, jeweils versetzt rechts und links, mittlerer Abstand = 24,4 m

Setze-Tunnel:

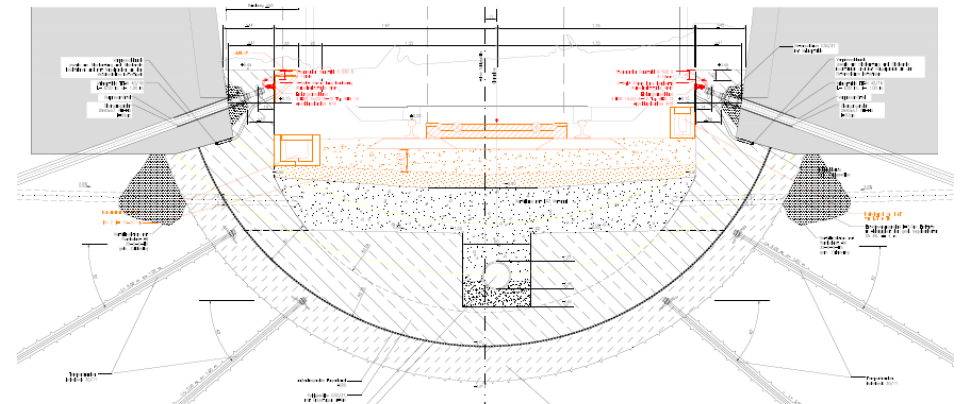
Baujahr: 1899 – 1900
 Länge: 104 m
 Lichte Breite: ca. 5,00 m
 Lichte Höhe: ca. 5,20 bis 5,40 über SO
 Tunnelquerschnitt: eingleisig gebaut, eingleisig im Betrieb, flache offene Sohle
 Schutznischen: 3 Stück, jeweils versetzt rechts und links, mittlerer Abstand = 26 m

Kapf-Tunnel:

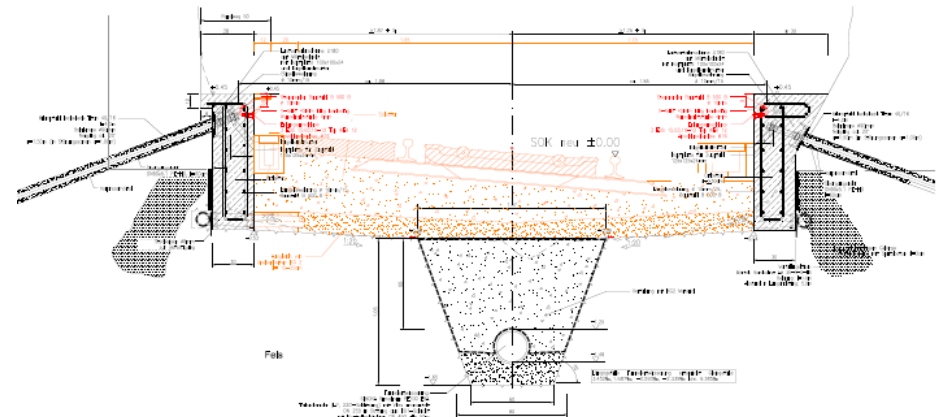
Baujahr: 1899 – 1900
 Länge: 203 m
 Lichte Breite: ca. 5,00 m
 Lichte Höhe: ca. 5,20 bis 5,40 über SO
 Tunnelquerschnitt: eingleisig gebaut, eingleisig im Betrieb; flache offene Sohle
 Schutznischen: 7 Stück, jeweils versetzt rechts und links, mittlerer Abstand = 25,4 m

Dögginger Tunnel:

Baujahr: 1899 – 1900
 Länge: 535 m
 Lichte Breite: ca. 5,00 m
 Lichte Höhe: ca. 5,20 bis 5,30 über SO
 Tunnelquerschnitt: eingleisig gebaut, eingleisig in Betrieb; flache offene Sohle
 Portalzonen mit gemauertem Sohlgewölbe
 Schutznischen: 21 Stück, jeweils versetzt, Abstand = 20 bis 25 m



Bereiche mit Sohlgewölbe



Bereiche mit offener Sohle