

Bodenverbesserung durch Rüttelstopfverdichtung

Autor(en): **Keller, Felix**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **114 (1996)**

Heft 18

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78959>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Felix Keller, Basel

Bodenverbesserung durch Rüttelstopfverdichtung

Die Querung einer ehemaligen Kiesgrube, die teilweise wieder verfüllt wurde, in der aber die Setzungsprozesse noch immer anhalten, machten eine Verdichtung dieses Auffüllbereichs zur Erstellung des Trassees notwendig.

Das Trasse der Neubaustrecke verläuft zwischen dem Rangierbahnhof Muttenz und dem Nordportal des Adlertunnels im Bereich ehemaliger sowie in Betrieb stehender Kiesgruben. Zwischen den Bahnkilometern 6.90 und 7.15 wird der vor Baubeginn vollständig verfüllte und aufgeforstete Grubenteil (Abschnitt I) gequert. Hier erfolgt die Kreuzung mit der bereits verlegten Stammlinie Zürich-Basel über das neu erstellte Überwerfungsbauwerk «Hard». Von km 7.18 bis 7.71 traversiert die Neubaustrecke den heute noch betriebenen Grubenbereich (Abschnitt II), welcher während der Bauausführung mit dem Felsausbruch des Adlertunnels verfüllt wird. In (1) sind die einzelnen Abschnitte mit dem entsprechenden Bauvorhaben zusammengestellt.

Die Ausbeutung der bis zu 26 m tiefen Gruben hat anfangs dieses Jahrhunderts begonnen. Die Rheinschotter sind dabei bis auf wenige Meter Restmächtigkeit abgetragen und etappenweise wieder verfüllt worden. Das Material ist zum Teil nur lose «vor Kopf» geschüttet und nicht verdichtet worden. Bei den einzelnen Abschnitten können Unterschiede des Grubenmaterials in der Zusammensetzung und La-

gerungsdichte festgestellt werden. In den Abschnitten I und II Nord liegen eher kiesiger bis grobblockiger Bauschutt vor, im Abschnitt II Süd überwiegen dagegen die feinkörnigen Anteile. Setzungsmessungen während der Zeitperiode 1984 bis 1987 haben im Abschnitt II Süd gezeigt, dass trotz der langjährigen Liegezeit von etwa 20 Jahren der Konsolidationsvorgang anhält, wurden doch immer noch Setzungswerte von $\frac{1}{2}$ - $1\frac{1}{2}$ cm pro Jahr gemessen. Das projektierte Bahntrasse liegt über eine längere Strecke in diesem nicht verdichteten Auffüllungsbereich, so dass es ohne besondere Massnahmen bei den prognostizierten Setzungswerten nicht erstellt werden kann.

Massnahmen

Um die Grubenfüllung als Fundationshorizont nutzen zu können, ist eine Bodenverbesserung mit folgenden Zielsetzungen gefordert worden:

- Homogenisierung des Baugrundes, d.h. Hohlräume bzw. Schwachstellen in der Auffüllung sind zu verdichten;
- Erhöhung der Lagerungsdichte, d.h. Reduktion der Setzungen;
- Beschleunigung der Konsolidationszeit;
- Stabilisierung der Böschungen im Grubeneinschnitt.

Gewählt wurde eine Rüttelstopfverdichtung (RSV), wobei ein Gerät, bestehend aus einem Raupenfahrgerüst und einem am Masten geführten sogenannten

L-Rüttler, zur Anwendung kam. Der Rüttler wurde mit einer maximalen Anpresskraft von 200 kN und unter Druckluftzugabe bis auf die gewünschte Tiefe in den Boden einvibriert. Das durch Verdrängen und Verdichten entstandene Loch ($D \cong 80$ cm) wurde anschliessend mit Kies der Fraktion 8/32 über eine am Gerät befestigte Zugabewanne mit dem Rüttler im Pilgerschritt von unten nach oben verstopft (2).

Vorversuche und Eignungsnachweis

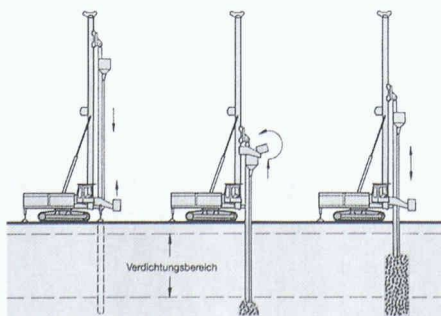
Als Eignungsnachweis sowie zur Festlegung des Säulenrasters für die Bauausführung sind Vorversuche mit Grosslastplatten ausgeführt worden. Infolge der unterschiedlichen Zusammensetzung und Lagerungsdichte der Grubenfüllung sind in den drei Abschnitten I, II Nord und II Süd je ein Versuchsfeld angeordnet worden. Stellvertretend für die Versuchsanordnung der einzelnen Abschnitte zeigt (3) die geometrische Anordnung für den Abschnitt II Süd.

Für die einzelnen Plattenversuche sind zur Homogenisierung des umliegenden Bodens jeweils 12 Rüttelstopfsäulen erstellt worden, wovon dann drei mit einer Betonplatte der Fläche 10 bzw. 15 m² und der Stärke 50 cm belastet wurden. Als Belastungsstufen sind 25 kN/m², 50 kN/m², 75 kN/m² und 100 kN/m² gewählt worden. Die Belastung der Platten erfolgte durch mit Kies gefüllte Baumulden (4), wobei der Plattenversuch «neutral» (ohne Bodenverbesserung) als Referenzmessung diente.

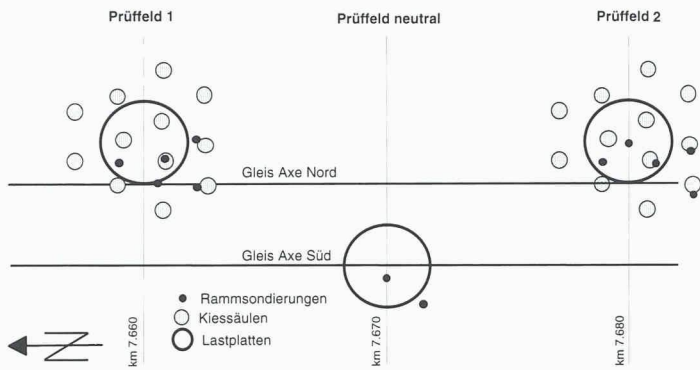
Vor der Verdichtung des Baugrundes wurden im Bereich der Prüffelder Rammsondierungen (SRS nach DIN 4094) zum Abtasten der Grubensohle sowie zum Bestimmen der Lagerungsdichte des Grubenmaterials vor den Verdichtungsarbeiten

1
Abschnittsbezogene Bauvorhaben

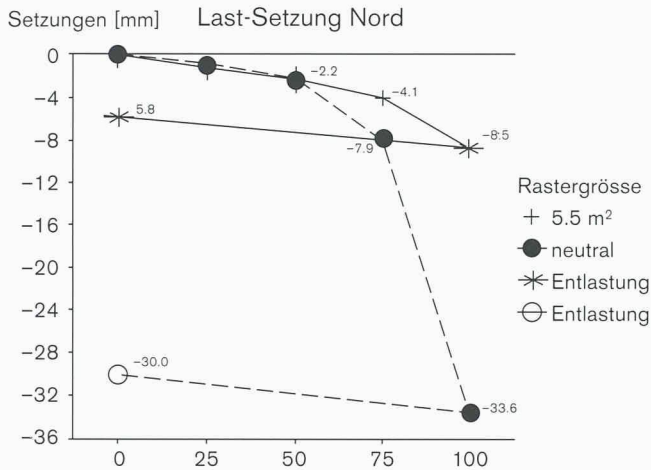
2
Prinzipskizze Rüttelstopfverdichtung



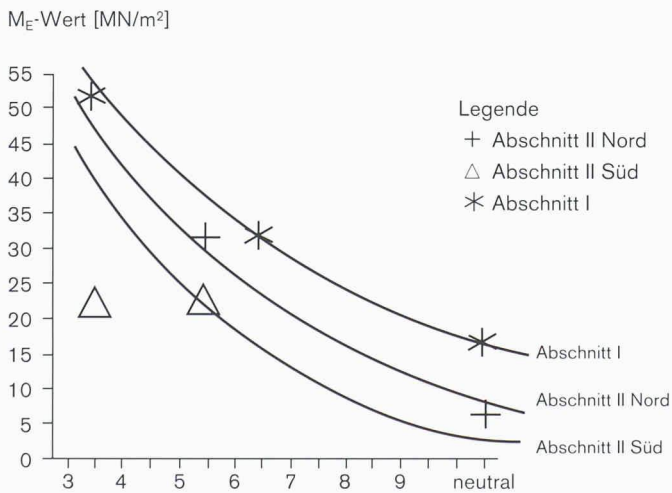
	km	Bauvorhaben	Gruben-zustand	Mächtigkeit
Abschnitt I	6.90 - 7.15	Überwerfung mit Stammlinie Dammschüttung bis ca. 6 m auf Auffüllung	vollständig verfüllt	bis ca. 20 m
Rothausstrasse				
Abschnitt II Nord	7.24 - 7.39	Dammschüttung bis ca. 9 m auf Auffüllung	teilweise verfüllt	bis ca. 14 m
Mitte	7.39 - 7.49	Dammschüttung ab Grubensohle	offen	-
Süd	7.49 - 7.70	Einschnitt in Grubenfüllung Tunnelportal Nord mit Betriebsgebäude	vollständig verfüllt	Mächtigkeit bis zu ca. 26 m; unter Trasse ca. 11 m



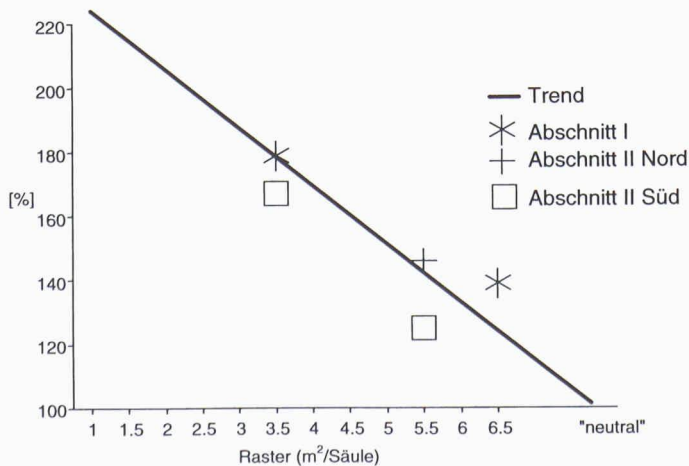
3



5



6



7

ten durchgeführt. Diese Rammversuche wurden nach der Rüttelstopfverdichtung wiederholt.

Die Setzungen der Platten sind über vier am Rand angeordnete Messbolzen mit einer Genauigkeit von 1/10 mm gemessen worden. Sobald bei den jeweiligen Laststufen die Setzungen abgeklungen waren, wurden die neuen Mulden aufgesetzt. Am Schluss der Versuchsdurchführung wurde nach dem Abtragen der Mulden eine Entlastungsmessung durchgeführt (5).

Versuchsauswertung

Aus dem Verlauf der Lastsetzungskurve sowie mittels einer Setzungsberechnung für Kreisplatten nach Grasshof ist der massgebende Wert des Zusammendrückungsmoduls M_E bestimmt worden.

3

Versuchsanordnung Abschnitt II Süd

4

Muldenturm

5

Last-/Setzungsverlauf Abschnitt II Nord (Raster 5,5 m² / neutral)

6

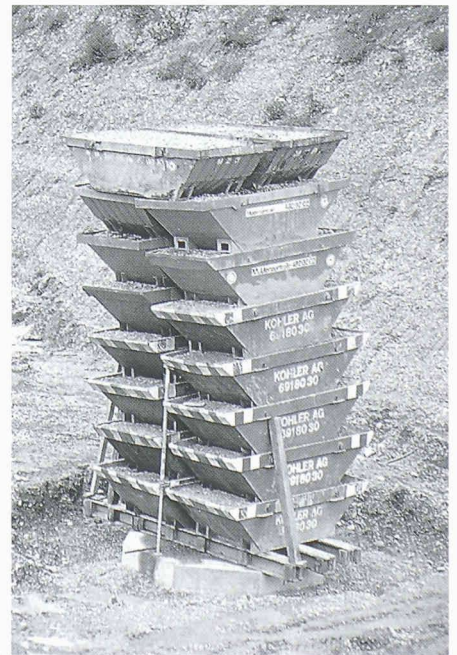
M_E -Werte in Abhängigkeit der Rastergrösse

7

Rammwiderstände (in %) in Abhängigkeit des Säulenrasters

8

Gewählte Säulenraster



4

	Bauvorhaben	Raster (m ² pro Säule)
Abschnitt I	- Überwerfungsbauwerk «Hard»	2.5
	- Böschungen und mittleres Trasse der Stammlinie im Einschnitt	4.5
	- Trasse Neubaustrecke mit Dammschüttungen	5.0
	- Trasse Stammlinie mit kleinem Einschnitt	6.0
Abschnitt II Nord	- Dammschüttung	6.0
	- Übergang Süd	6.5
Abschnitt II Süd	- offenes Trasse im Einschnitt	9.0
	- Übergang Portalzone	4.5
	- Portalbereich Tagbaustrecke	5.5*)

*) Im Portalbereich der Tagbaustrecke und unter dem Betriebsgebäude neben dem Tunnelportal sind die Kiessäulen teilweise mit einer Zement-/Bentonitsuspension vermörtelt worden. Dadurch wird erreicht, dass bei einem allfälligen Karsteinbruch die Stopfsäulen nach unten nicht ausrieseln. Durch die Verfestigung des Bodens kann sich eine Überbrückung über die Doline ausbilden.

8

Bei der Versuchsdurchführung im Abschnitt I lässt sich anhand der drei Messpunkte eine in etwa parabolische Abhängigkeit zwischen dem M_E -Wert und der Rastergrösse erkennen (6). Infolge der längeren Liegezeit der Auffüllung gegenüber dem Abschnitt II sind hier generell höhere Elastizitätsmoduli ermittelt worden. Die tieferen M_E -Werte im Abschnitt II Süd sind auf den hohen Feinkornanteil zurückzu-

führen, wobei für das Prüffeld 1 mit einer Säule auf 3,5 m² und das Prüffeld 2 mit einer Säule auf 5,5 m² praktisch die gleichen M_E -Werte berechnet wurden. Da der Boden aufgrund der hohen Sättigung während der beschränkten Versuchszeit nicht auskonsolidieren konnte, musste ein «undrainierter Zustand» angenommen werden.

In (7) ist die prozentuale Zunahme der Rammwiderstände und somit der Lage-

ungsdichte in Abhängigkeit des Säulentrassers dargestellt. Hier lässt sich eine in etwa lineare Abhängigkeit konstruieren. Bei der Wahl des Säulentrassers ist den unterschiedlichen Anforderungen an den Baugrund für die einzelnen Bauabschnitte bzw. dem Bauvorhaben Rechnung getragen worden. In (8) sind die ausgeführten Säulentrasser zusammengestellt.

Qualitätssicherung

Die Qualitätssicherung der Rüttelstopfverdichtung wurde einerseits durch die permanente Aufzeichnung der Rütteltiefe und Verdichtungsenergie mit einem automatischen Schreiber am Gerät und andererseits durch die laufende Erfassung der Menge des Zugabematerials gewährleistet. Im weiteren hat man systematisch Rammsondierungen vor und nach dem Verdichten des Baugrundes als Erfolgskontrolle abgeteufelt. Im Bereich der grössten Schüttmächtigkeit des Erddammes (Abschnitt I) wurden zudem drei Setzungspegel eingebaut.

Adresse des Verfassers:

Felix Keller, dipl. Ing. ETH/SIA, Geotechnisches Institut AG, Hochstrasse 48, 4002 Basel

Josef Kalak, Binningen

Tagbaustrecke Nord

Für die Tagbaustrecke Nord des Adlertunnels ergeben sich ungewöhnliche Gefährdungsbilder. Die fugenlose durchgehende Tunnelröhre überspannt eventuelle Hohlräume plötzlich auftretender Dolinen und weist genügend Verformungsvermögen auf, um die grossflächigen Einsenkungen des Baugrundes mitzumachen.

Aufgrund der Gefährdung durch Dolinenstürze (siehe «Doline als Rechengrösse») wurden für die Tagbautunnelkonstruktion verschiedene Varianten untersucht, die diesem geologisch bedingten Phänomen Rechnung tragen. Statische Überlegungen und Kostenberechnungen führten zur Lösung mit einem über die ganze Länge von 830 m durcharmierten, sich duktil verhaltenden Tunnelrohr mit kreisförmigem Profil. Dolinen können mit diesem Rohr überbrückt werden, und bei

grossflächigen Einsenkungen passt sich die Tunnelkonstruktion an.

Nutzungsplan

Bauherr und Betreiber der Bahnlinie, die Schweizerischen Bundesbahnen, stellen unter anderem folgende Anforderungen an den Tunnel:

- Nutzungsdauer länger als 150 Jahre
- Teilersatz mit längerer Sperrung der Gleise frühestens nach 100 Jahren
- Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h, in Zukunft > 160 km/h
- differenzierte Einschränkung der Verfügbarkeit bezüglich Tageszeit, Anzahl gesperrter Achsen, Intervall für Unterhaltsarbeiten
- örtlich begrenzte Feuchtstellen sind erlaubt, Tropfstellen und Eisbildung sind nicht erlaubt
- minimaler Krümmungsradius der Gleisaxe bei Verformungen infolge

- langfristiger Einsenkungen: 5000 m maximal zulässige Setzung der Gleisaxe bei grossflächigen Einsenkungen: 0,25 m
- Einhalten der Richtwerte für Durchbiegungen von Bahnbrücken im Falle von lokalen Überbrückungen von Dolinen gemäss Norm SIA 160

Sicherheitsplan, Risiken und Gegenmassnahmen

Neben den üblichen Einwirkungen auf den Tagbautunnel standen als Gefährdungsbilder die folgenden zwei ungewöhnlichen Situationen im Vordergrund.

- Dolinen: Plötzlicher Einsturz einer Karsthöhle mit Trichterbildung in der Schotter-schicht bis zum Fundationshorizont des Tunnels oder bis an die Terrainoberfläche.

- Grossflächige Einsenkung: Sich langsam bildende grossflächige Einsenkung, die durch Zusammensacken von durch Auslaugungen porös gewordenem Fels entstehen.

In Zusammenarbeit mit dem Prüfingenieur und den Geologen wurde be-