

REFERENZEN

Version 5.0

Schlussrechnungsprüfung - H3-4, H5, H7 und H8

Projektbeschreibung

Die bestehende zweigleisige Bahnstrecke im Unterinntal wird in einem 40km langen Abschnitt auf einen viergleisigen Querschnitt ausgebaut. Zur sinnvollen und wirtschaftlichen Umsetzung wurde die Strecke in zehn Hauptbaumaßnahmen (H-Lose) gegliedert.

Die Hauptbaumaßnahme des Streckenabschnitts H3-4 besteht aus einem ca. 5,8km langen Tunnel mit 11 Rettungsstollen, der von der Startbaugrube aus mittels Hydro-Schildvortrieb erstellt wurde.

Der ca. 8,4km lange Tunnel von H5 wurde teilweise, aufgrund des anstehenden Wassers, unter Druckluft bis 1,2bar vorangetrieben. Weiteres entstand ein dreigleisiger Tunnelabschnitt, der zukünftig als Überholbahnhof dienen wird.

H7 wurde mittels bergmännischer Bauweise, offener Bauweise und Deckelbauweise ausgeführt und erstreckt sich über ca. 5,3km.

Im ca. 5,2km langen Baulos H8 wurden die Autobahn und ein Bahnhof mit einem Tunnel (3.450m) unterfahren. Der Tunnel wurde mit einer Hydro-Schildmaschine hergestellt, ist mit sieben Rettungsstollen ausgestattet mündet in eine viergleisige Verknüpfungsstelle.

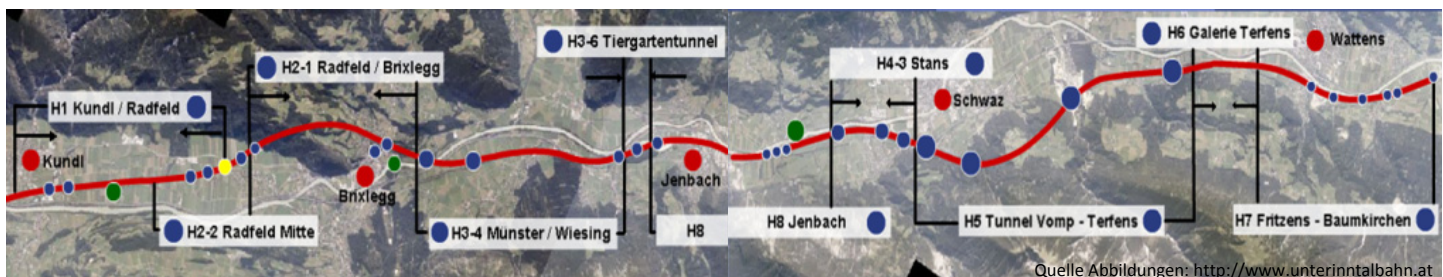
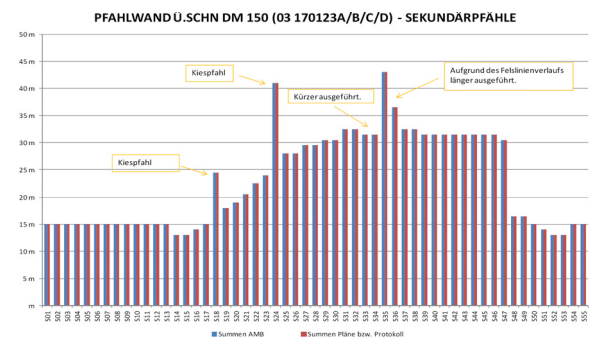
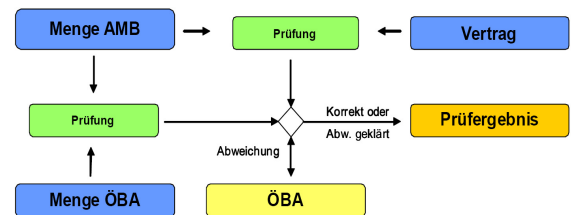
Leistungen

Für die drei Baulose wurde jeweils eine externe Plausibilitätskontrolle der geprüften Schlussrechnung durchgeführt.

Mittels der eigens erstellten funktionalen Datenbank erfolgte eine flächendeckende automatisierte Prüfung. Zusätzlich zur Detailprüfung der LV-Positionen wurden verschiedene Prüfmethode entwickelt, um auf spezielle Charakteristika der Positionen einzugehen.

Parallel dazu erfolgte ein Abgleich der vertraglichen Vereinbarungen mit den Abrechnungsmodalitäten.

Projektdaten	
Auftraggeber	Brenner Eisenbahn Gesellschaft, BEG jetzt ÖBB-Infrastruktur AG, GB Unterinntal
Auftrag	Externe Plausibilitätsprüfung der Schlussrechnungen
Projektvolumen	H3-4: ca. 165 Mio.€ H5: ca. 170 Mio.€ H8: ca. 125 Mio.€ H7: ca. 175 Mio.€
Auftragszeitraum	2009-2012



Quelle Abbildungen: <http://www.unterinntalbahn.at>