

Geologische Neuerkenntnisse beim Bau der Unterinntalbahn (Tirol, Österreich)

Manfred Köhler

Brenner Eisenbahn GmbH, A-6134 Vomp, Industriestraße 1, Österreich,
manfred.koehler@beg.co.at

Beim Bau der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel werden im Unterinntal insgesamt 40 km Tunnel in unterschiedlichster Geologie errichtet. Die bisher aufgefahrenden Tunnelstrecken und die zahlreichen Bohrungen haben bereits jetzt zahlreiche Neuerkenntnisse über den Gebirgsbau gebracht. Insbesondere betrifft dies den Internbau der quartären Mittelgebirgsterrassen und den Untergrundaufbau des Inntales. Das Inntal und seine mit Lockermaterial bedeckten Seitenflanken zeigen eine Reihe von jungen Störungen, an denen schollenartige Verstellungen aufgetreten sind. Die intensiven geodätischen Gelände Vermessungen belegen junge Setzungen und Hebungen, die örtlich unterschiedliche Ausmaße zeigen, daneben gibt es auch Anzeichen von horizontalen Verschiebungen. Neben den durch Tunnelbauarbeiten ausgelösten üblichen Deformationen müssen auch noch andere Ursachen vorliegen, die mit der Entwicklung des Inntales seit dem Quartär zusammenhängen. Eine glazial-erosive Ausbildung des Inntales allein scheint die beobachteten Phänomene nicht mehr vollständig erklären zu können; es verstärken sich Hinweise auch auf tektonische Ursachen entlang der seismisch aktiven Inntal-Störung.