GEH- UND RADWEG-UNTERFÜHRUNG

IMWEG IN STUTTGART



Fotos: Alec Bastian



Kurzinfos

Ausführende Gesellschaft
Rommel Infrastrukturbau GmbH & Co. KG

Leistung
Infrastrukturbau

Ausführungszeitraum
April 2018 – Januar 2019

Auftragssumme brutto
2,4 Mio. €

Bauherr
Projektgesellschaft Stuttgart 21
der Deutschen Bahn AG

Architekt/Planer
-

Große Bauvorhaben ziehen oft viele kleinere nach sich, die sich in das große Ganze nahtlos einfügen und deshalb genau geplant werden müssen. Das macht Jahrhundertprojekte wie Stuttgart 21 so komplex und so anspruchsvoll. Auf Höhe des Obertürkheimer Imwegs, kurz vor der Einfahrt in den Tunnel Richtung neuer Tiefbahnhof, gibt es an der bestehenden Strecke nach Ulm einen viergleisigen Bahnbereich, den Fußgänger und Radfahrer aufgrund der neuen Streckenführung künftig an einer anderen Stelle als bisher unterqueren sollen. Laut Bauausschreibung sollte der Neubau dieser Unterführung in drei separaten und je zehn Meter langen Tunnelblöcken errichtet und eingeschoben werden. Die Infrastrukturspezialisten von Gottlob Rommel präsentierten dem Bauherren Deutsche Bahn allerdings einen alternativen Vorschlag, der mit viel kreativem Ingenieurgeist sogar half, eine sechsstellige Summe einzusparen. Das muss man bei Stuttgart 21 mit seinen vielen Unwägbarkeiten erst einmal schaffen! In der Umsetzung wurde für die Unterführung eine 30 Meter lange Bodenplatte am Stück betoniert. Darauf wurde in etwa einem Meter Höhe die Schalung für die Deckenplatte aufgebaut. Die fertige Deckenplatte wurde anschließend hydraulisch nach oben gedrückt – ebenfalls am Stück und bis an ihre finale Position nur 20 Zentimeter unter der Behelfsbrücke. Schließlich wurden die beiden Seitenwände hinzubetoniert und mit Boden- und Deckenplatte nahtlos und ohne Lager verfugt, als statisch geschlossener viereckiger Rahmen. Wozu der ganze Aufwand? Der Zug und S-Bahn-Verkehr wurde in der gesamten Bauzeit nicht unterbrochen. „Im Ingenieurbau haben wir es fast immer mit Bauvorhaben zu tun, die echte Teamarbeit erfordern. Zum Beispiel hier am Imweg, wo die Kollegen so einige Überstunden geleistet haben – öfter auch an den Wochenenden oder nachts: Als wir zum Beispiel die 30 Meter lange und 5 Meter breite Betonplatte hydraulisch angehoben haben, mussten alle voll da sein und zwar so lange, bis alles auf den Millimeter gepasst hat“, erklärt Infrastruktur-Geschäftsfeldleiter Oliver Laible und sagt auch: „Danke, Kollegen! Das haben wir gut gemacht! So sollten Jahrhundertprojekte laufen!“

gottlob rommel GRUPPE