

Exkursionsbericht Stuttgart 21, Januar 2017



Das Gruppenphoto zeigt Studierende des Masterstudiengangs Ressourceneffizientes Bauen im Eingangsbereich der Tunnelanlagen Bad Cannstatt/Feuerbach in Begleitung von Uwe Geiger (1 v. l.) und Professor Dr. Wüst (3 v. l.).

Am 26. Januar 2017 führte Uwe Geiger, Leiter des Realisierungsmanagements im Baubereich Nordkopf, den zweiten Jahrgang des Masterstudiengangs Ressourceneffizientes Bauen über die gesamte Baustelle des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Dank seiner fachlich hervorragenden Begleitung konnten verschiedene Baumaßnahmen im Detail besichtigt und diskutiert werden.

Der erste Besichtigungspunkt widmete sich dem Bauabschnitt 16, der die neue unterirdische Bahnhofshalle und deren dazugehörige Gleisanlagen umfasst.

Im Anschluß daran besichtigte die Gruppe eines der vielen bautechnischen Highlights des neuen Tiefbahnhofs, eine Muster-Kelchstütze aus geschwungenem Stahlbeton. Neben ihrer spektakulären Form und Farbgebung liegt die Besonderheit dieser Kelchstützen in ihrer

außerordentlichen Widerstandsfähigkeit - eine mit Hüttensand angereicherte Spezialrezeptur macht den Weißbeton in Verbindung mit dem verbauten Stahl besonders robust. Insgesamt 28 dieser Kelchstützen werden später das Dach des Bahnhofs tragen, 27 davon mit Lichtaugen versehen, durch die Tageslicht in den Bahnhof einfällt.

Weiter ging es zur Baugrube des sogenannten Nesenbachdükers. Der Stuttgarter Nesenbach ist ein Bächlein, das überwiegend unterirdisch in Kanälen verläuft und mit der Baustelle für den Tiefbahnhof kollidiert. Um diesen Konflikt zu lösen, wird der Nesenbach in offener Bauweise „gedükert“, also anhand einer Druckleitung unter der Durchgangsstation des geplanten Tiefbahnhofs hindurchgeführt.

Im Anschluß daran ging es in die Tunnelanlagen Bad Cannstatt und Feuerbach, wo der Stollenbau mit schwerem Bohrgerät beobachtet werden konnte.

Im Fokus der Besichtigung stand außerdem der Bauabschnitt Nordkopf mit der Alten Bahndirektion und dem Hauptsammler West. Die Alte Bahndirektion, welche unter Denkmalschutz steht, muss für die Errichtung des DB-Tunnels neu gegründet werden. Hierfür sind umfangreiche Sicherungsmaßnahmen notwendig, welche den Exkursionsteilnehmern direkt unter dem alten Fundament erläutert wurden.

Die beeindruckende und mehr als vier Stunden dauernde Führung endete mit dem abschließenden Besuch des Turmforums, einer multimedialen Ausstellung zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm.