

Stuttgarterkursion 18.06. bis 20.06.2015

Vom 18. bis zum 20. Juni 2015 führte die Mehrtagesfahrt der Bezirksgruppe Gießen nach Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt Stuttgart.

Auf der Anreise führte unsere Station am Donnerstag den 18.06.2015 zur Firma Wolffkran nach Heilbronn. Die Firma Wolffkran, hervorgegangen aus einer im Jahr 1854 von Friedrich August Wolff gegründeten Eisengießerei, fertigt seit der Entwicklung des weltweit ersten Turmdrehkranes im Jahre 1913 erfolgreich oben drehende Turmkrane mit dem charakteristischen roten Farbton.

Nach einem freundlichen Empfang wurde unsere 30 Teilnehmer umfassende Reisegruppe von **Herrn Gerd Tiedtke**, Produktmanager, und **Herrn Peter Hegenbart**, Leiter der technischen Beratung, neben der Firmengeschichte über die Leistungsfähigkeit und Einsatzmöglichkeiten der verschiedenen Kranmodelle und ihrer Komponenten unterrichtet. Anhand herausragender Großbaustellen im In- und Ausland verdeutlichten die Kranspezialisten die besonderen Anforderungen an den Einsatz moderner Kran- und Hebetchnik im konstruktiven Ingenieurbau, die auch im Straßen- und Verkehrswegebau für den Brückenbau von besonderer Bedeutung sind. Wolffkrane sind u.a. auch auf der Baustelle der Hochmoselquerung im Zuge des vierspurigen Neubaus der Bundesstraße 50 im Einsatz, welche den größten Stahlbrückenneubau Deutschlands darstellt.



Präsentation bei Wolffkran von Herrn Tiedtke (stehend) und Herr Hegenbart (sitzend)

Den Vorträgen schloss sich eine Besichtigung der Werkshallen der Firma Wolffkran mit dem Werksleiter **Herr Metz** an, in denen die Krane aus ihren einzelnen Bestandteilen unter hohen Qualitätsanforderungen gefertigt werden. Neben der werkseigenen Schweißerei und Lackiererei werden alle Metallteile im erforderlichen Maß stahlbautechnisch weiter bearbeitet und mit der Antriebs- und Steuertechnik ausgestattet.



Werksbesichtigung Firma Wolffkran (Bilder privat)

Nach der Weiterfahrt in Richtung Stuttgart trafen wir am frühen Nachmittag in Sindelfingen ein, wo wir bei der Daimler-Benz AG zu einer Werksbesichtigung unter Nutzung unseres Reisebusses bereits am Kundenzentrum erwartet wurden. Die Werksbesichtigung im mit 35.000 Mitarbeitern größten Pkw-Produktionswerk bot einen beeindruckenden Einblick in die verschiedenen Stationen der Fahrzeugproduktion der S-Klasse, E-Klasse, CLS- und SLS-Klasse sowie des neuen Sportwagens AMG-GT. Nach Besichtigung des Presswerkes, wo aus Millimeter dünnen Metallblechen die einzelnen Fahrzeugteile ihre Form erhalten, erfolgte die Besichtigung der Rohbaumontage, bei der aus den einzelnen Fahrzeug- und Karosserieteilen in einem vollautomatisierten Prozess mittels Schweiß- und Klebetechnik die bereits erkennbaren Karosserien entstehen. Nach erfolgter „Hochzeit“ von Karosserie und Fahrzeugboden mit integriertem Antriebsstrang konnten wir die Endmontage der Fahrzeuge an den Montagelinien verfolgen, die auch aus Gründen der Qualitätsüberwachung wieder mit einem höheren personellen Einsatz erfolgt. Gut erkennbar waren hierbei die unterschiedlichen technischen und geschmacksorientierten Fahrzeugausstattungen für den asiatischen, fernöstlichen, amerikanischen und europäischen Markt.



Gruppenbild vor dem Besucherzentrum Daimler-Benz AG in Sindelfingen (Bild privat)

Am Freitag den 19.06.2016 folgte von Stuttgart aus unsere Besichtigung des sechsspurigen Ausbaus der Bundesautobahn A 8 zwischen Stuttgart und Ulm sowie dem weitestgehend parallel verlaufenden Neubau der Bahnstrecke Stuttgart – Ulm („Stuttgart 21“).

Auf Einladung der Arbeitsgemeinschaft Johann Bunte GmbH / Stutz GmbH besuchten wir die Baustelle des 3. Bauabschnitts des sechsspurigen Ausbaus der BAB A 8 zwischen Hohenstadt und Ulm West östlich der Stadt Merklingen auf der Albhochfläche im Alb-Donau-Kreis. Hierzu wurden wir von **Herrn Bernd Emmerich**, Technischer Leiter der Firma Stutz mit Sitz im hessischen Kirchheim, im Baubüro der ARGE östlich des Eisenbahntunnels Imberg bei Temmenhausen herzlich begrüßt.



Erläuterungen der ARGE Bunte / Stutz im Baubüro BAB A 8 (Bilder privat)

Die Bauleiter **Herr Pretsch**, Firma Stutz und **Herr Binder**, Firma Bunte, erläuterten die Besonderheiten des Streckenloses mit rund 1,2 Mio. m³ Bodenab- und Auftrag sowie rund 500.000 m³ Aufbereitung von felsigem Gestein zum Wiedereinbau als Bodenverbesserung und ungebundene Tragschichten. Aufgrund der inhomogenen Baugrundverhältnisse aus dem Wechsel von lehmigen Bodeneinschlüssen bis hin zum Fels aus Kalkgestein mit Verkarstungen und den Anforderungen des Bauens innerhalb von Wasserschutzgebieten nach der RiStWag werden eng verdichtete Bohrungen zur Erkundung des Baugrunds im Abstand von bis zu 2,5 m erforderlich. Neben der abschnittswisen Verlegung der Landesstraße 1234 mit einem Überführungsbauwerk über die BAB A 8 werden 3 weitere Brückenbauwerke, eine Grünbrücke sowie 2 Durchlässe für Fledermäuse und 2 PWC-Anlagen errichtet. Besonderer Abstimmungsbedarf mit der Deutschen Bahn AG und dem Eisenbahnbundesamt ergibt sich aufgrund eines „auf Grenze“ zu bauenden Abrolldammes als Schutzeinrichtung zwischen Autobahn und unmittelbar angrenzender DB-AG-Neubaustrecke, der z.T. auch gegenüber der Eisenbahnstrecke wegen der Höhenverhältnisse auf sechs Stützwänden mit bis zu 10 m Höhe errichtet werden muss.



- Bündelung der NBS und BAB über ca. 20 km
- Abstand zwischen BAB und NBS im Regelfall 29,95m

Darstellung des gemeinsamen Querschnitts von BAB und NBS (Bild der Deutschen Bahn AG)

Als besonders günstig hatte es sich für die ARGE Bunte / Stutz ergeben, dass es ihr gelungen war, den Zuschlag des direkt parallel zu dem sieben Kilometer langen Straßenbauabschnitt verlaufenden Bauabschnittes der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm auf dem Abschnitt 2.3 VE 230-3 von der Deutschen Bahn AG zu erhalten, da dadurch die Ausführung in einer Hand verbleiben kann und die Abstimmungen sich „nur“ mit dem Regierungspräsidium Tübingen und der Deutschen Bahn AG als auftraggebende Stellen bzw. dem Eisenbahnbundesamt als Aufsichtsbehörde der Bahn beschränken. Die Auftragssummen belaufen sich für das Streckenlos der BAB A 8 auf rund 65 Mio. EURO und für das Streckenlos der DB-AG Neubaustrecke auf rund 74 Mio. EURO.

Neben den technischen Ausführungen referierte **Herr Ronald Stolz** vom Referat 42 des Regierungspräsidium Tübingen für die auftraggebende Straßenbauverwaltung in Baden-Württemberg über die Planungsgeschichte des Ausbaus der BAB A 8, die in den Jahren 1934 bis 1938 im Bereich des Alaufstieges gebaut wurde und nun entsprechend den veränderten Verkehrsbedürfnissen sechsstreifig ausgebaut werden muss.



Zur Erkundung des Baufeldes erfolgte in den Mannschaftsbussen der ARGE Bunte / Stutz die Befahrung auf einem als Baustraße verbliebenen Reststreifen der südlichen Richtungsfahrbahn, dem sich ein gemeinsamer Austausch mit Imbiss im Baubüro anschloss.

Am Samstag den 20.06.2015 haben wir nach dem Frühstück eine geführte Stadtrundfahrt um Stuttgart herum und eine Besichtigung des historischen Stuttgart mit Altem und Neuen Schloss unternommen. Mit einer Einkehr in einem schwäbischen Landgasthof traten wir nach einem gemeinsamen Mittagessen die Rückreise nach Mittelhessen an.

R a v i z z a

