

Frankfurt am Main, 04.03.2022

Presseinformation

Arbeiten über und unter Tage kommen voran: Baubeginn Rampe und Tunnel offene Bauweise // Start bergmännischer Vortrieb Nordröhre

Während die bergmännischen Tunnelbauarbeiten im Bereich des Anschlusses unter dem Platz der Republik weiterlaufen, hat der Ingenieurbau auf dem Baufeld in der Europa-Allee die Regie übernommen: Seit Anfang 2022 wird hier nun das endgültige sogenannte Trogbauwerk (ein u-förmiges Bauwerk bestehend aus seitlichen Stützwänden und einer Sohle) für die Rampe errichtet, über die die Stadtbahn später an die Oberfläche gelangt. Ebenso haben die Arbeiten am Bauabschnitt Tunnel in offener Bauweise begonnen.

Wie entstehen Rampe und Tunnel offene Bauweise in der Europa-Allee?

In den kommenden Monaten wird in der Baugrube zwischen Lissaboner und Warschauer Straße von Westen nach Osten die Bauwerkssohle der Rampe und des daran anschließenden Tunnels in offener Bauweise abschnittsweise hergestellt. Dafür werden Block für Block Schalung und Bewehrungsstahl eingebaut, anschließend wird die Sohle abschnittsweise betoniert. Bei der Schalung handelt es sich sozusagen um die Gussform für den Beton und die Bewehrung aus Stahl verstärkt die Tragfähigkeit des Betons. „Wir freuen uns, dass es nach dem Tunnelbau nun endlich auch über Tage weitergeht und man hier den Baufortschritt gut verfolgen kann“, erklärt Florian Habersack, kaufmännischer Geschäftsführer der Stadtbahnprojektbaugesellschaft mbH (SBEV GmbH). Bis Sommer 2022 wird voraussichtlich regelmäßig betoniert. Aufgrund technischer Notwendigkeit kann es an den Betonagetagen zu verlängerten Arbeitszeiten kommen. Dies ist mit der Aufsichtsbehörde abgestimmt. Die Anlieger werden regelmäßig informiert.

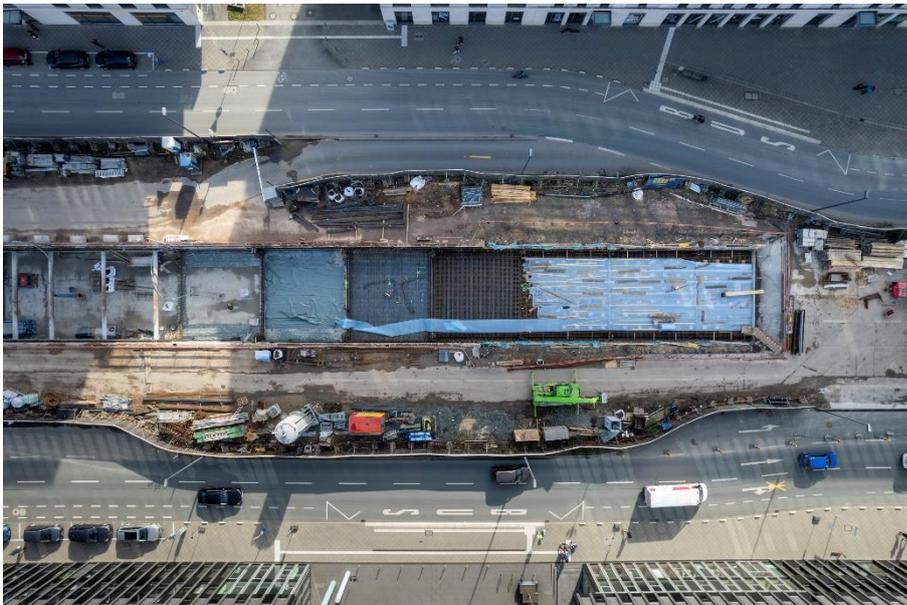
Im Anschluss wird der Tunnelabschnitt in offener Bauweise in der Baugrube zwischen Dubliner und Warschauer Straße hergestellt. Hierbei wird, ebenfalls abschnittsweise, ein rechteckiges Rahmenbauwerk bestehend aus Sohle, Seitenwänden und Tunneldecke erstellt. Das Rahmenbauwerk schließt an die bereits hergestellten Tunnelröhren an und verbindet somit den Tunnel in geschlossener Bauweise mit dem Tunnel in offener Bauweise. Am Ende der Arbeiten wird der Tunnel in offener Bauweise wieder bis zur Geländeoberfläche überschüttet. Insgesamt ist die Baugrube in der Europa-Allee für Rampe und den in offener Bauweise hergestellten Tunnelabschnitt gut 400 Meter lang und zwischen 8,50 und 17 Metern breit.

Nordröhre: Bergmännischer Vortrieb unter Druckluft startet

Parallel dazu beginnen in der Nordröhre die bergmännischen Arbeiten unter Druckluft. Hier war zuvor das 72 Tonnen schwere Schneidrad der Tunnelbohrmaschine in aufwendigen Einzelschritten zerlegt worden. Sobald die Tunnelbauarbeiten in der Nordröhre abgeschlossen sind, wird nach gegenwärtigen Stand im Sommer 2022 der Aushub der späteren Tiefstation Güterplatz fortgesetzt.



Betonage des Trogbauwerks für die Rampe, über die die U5 später an die Oberfläche gelangt. © Klaus Helbig / SBEV GmbH



Blick auf das Trogbauwerk in der Europa-Allee: Schalung und Bewehrungsstahl sind eingebaut, nun kann betoniert werden. © Klaus Helbig / SBEV GmbH

Bildnachweis: © Klaus Helbig / SBEV GmbH

Pressekontakt:

SBEV Stadtbahn Europaviertel
Projektbaugesellschaft mbH

Telefon: 069 213-29860
info@sbev-frankfurt.de