

St. Gallen



Würgegriffe und K.-o.-Schläge
Stephanie Egger bereitet sich in St. Gallen auf ein Kampfsportturnier in den USA vor. 26



Ein Pfahlbohrgerät dringt durch Erde und Fels. Die 15 bis 20 Meter tiefen Löcher werden mit Beton gefüllt und bilden das Fundament für den Olma-Deckel.

Bilder: Benjamin Manser (24. Juni 2019)

Arbeiter bohren auf engstem Raum

Olma Der Rosenbergstunnel wird mit dem Olma-Deckel um rund 200 Meter verlängert. Arbeiter versenken seit Mitte Mai Stützpfähle neben der Autobahn im Erdreich – auf engstem Raum.

David Grob
david.grob@tagblatt.ch

Die Sonne brennt auf die ohnehin schon trockene Erde. Von weiter unten dröhnt der Verkehr von der Stadtautobahn, wo die Autos im Rosenbergstunnel unter dem Olma-Gelände verschwinden. Eine wuchtige Baumaschine in Gelb brummt. Vor ihrem Führerstand ragt ein kranartiger Arm senkrecht in die Höhe, nur wenig kleiner als die Olma-Halle 1 dahinter. Die Bohrschraube des sogenannten Pfahlbohrgeräts senkt sich langsam drehend nach unten und verschwindet in einem stählernen Rohr. Langsam hebt sie sich wieder, eine grosse Baggerschaufel schiebt sich unter die Schraube, die sich nun in die andere Richtung dreht. Trockene Erdklumpen bröckeln in die Schaufel.

Gebohrt wird durch zehn bis 16 Meter Erdreich und rund fünf Meter in den darunterliegenden Fels. Heini Seger,

Geschäftsführer der Seger Ingenieure GmbH, welche die Tiefbauarbeiten für den sogenannten Olma-Deckel durchführen, zeigt auf ein rohrförmiges Eisen-gitter: «Nach der Bohrung wird das Armierungseisen im Loch einbetoniert.» Die 1,2 Meter breiten Pfähle werden in einem Abstand von zwei Metern angeordnet. Sie bilden das Fundament für den Olma-Deckel. Vorgefertigte Betonelemente, sogenannte Knochen-träger, werden auf die Pfähle gesetzt und überspannen die Autobahn.

200 Meter Deckel für eine neue Halle

Das Grossprojekt, dessen Tiefbauarbeiten Mitte Mai aufgenommen wurden, vergrössert das Olma-Gelände. Der Rosenbergstunnel wird dafür um rund 200 Meter künstlich verlängert und mit einem Betondeckel überdacht. Auf diesem wird die neue Olma-Halle 1 errichtet. Für Olma-Direktor Nicolo Paganini

ist die Erweiterung notwendig, um den Messe-, Kongress- und Event-Standort St. Gallen sichern zu können: «Der Deckel ist die einzige Möglichkeit, um das Gelände zu vergrössern.» So sei es möglich, eine moderne, stützenlose Halle zu errichten. Rund 41,6 Millionen Franken kostet alleine der Deckel. Weitere 122 Millionen Franken kommen für die Halle hinzu.

Angesprochen auf die Herausforderungen des Projekts, deutet Seger in Richtung des Mittelstreifens, der anderen Autobahnseite und in Richtung des Eisenbahntunnels: Alles Stellen, an denen Pfähle ins Erdreich betoniert werden – während Autos und Züge weitgehend weiterrollen sollen. Die räumlichen Verhältnisse sind die grossen Herausforderungen des Projekts. «Wir mussten auch die dritte Röhre des Rosenbergstunnels einberechnen.» Dies bedeutete auch im Vorfeld viel Arbeit und Koordination für Seger und sein Ingenieur-

Team: «Alle Akteure mussten ins Boot geholt werden.»

Daniel Glanzmann, diplomierter Grundbauer, ist zuständig für die Ausführung auf Platz. Für ihn sind die Probleme derzeit handfester. «Die grösste Schwierigkeit ist im Moment der Platz.» Die Verhältnisse zwischen dem Splügenweg, der zurzeit immer noch von Passanten und Velofahrern genutzt wird, und der Autobahn sind beengt, Platz zum Wenden ist nur wenig vorhanden. Dies wird sich ändern, sobald die jetzige Olma-Halle 1 rückgebaut wird, und die gesamte Fläche mit Pfählen durchbohrt wird.

Stützmauer zur Autobahn wird kleiner

Seger schreitet der Stützmauer entlang, die zur Stadtautobahn abfällt. Ein Teil des Erdreichs, das zuvor bis zur Säumung reichte, wurde bereits abgetragen. Seger erklärt: «Die Höhe der Stützmauer muss

verringert werden, damit die Knochen-träger über die Autobahn ragen können.» Das Gewicht der Betonelemente und damit auch der Halle liege aber nicht auf der Stützmauer, sagt Seger, sondern alleine auf den Pfählen. Ein grosses metallenes Schneideblatt lehnt an der Stützwand, in der feine Schnittstellen bereits zu erkennen sind. «Wir können die Säumung schon bald mit einem Kran entfernen», sagt Seger.

Wie viele Pfähle insgesamt eingesetzt werden, wie viele Tonnen Beton verarbeitet werden, wie lange alle Pfähle aufeinandergestapelt sind, kann Seger noch nicht sagen. «Den definitiven Plan haben wir momentan noch nicht.» Denn der jetzige Bauplan wird momentan auf das Siegerprojekt für die Halle angepasst, das Ende März bekanntgegeben wurde. «Wir müssen einzelne Details anpassen, damit sich das Gewicht der Halle korrekt auf alle Betonträger und Pfeiler verteilt», sagt Seger.

ANZEIGE

IHK
St. Gallen
Appenzell

www.ihk.ch
Michael Götte,
Leiter kantonale Politik IHK

**Bildung schafft
Zukunft**

JA zum Uni-Campus



Ein grosses Schneideblatt entfernt die Krone der Stützmauer.



Eine Baggerschaufel nimmt die Erde aus den Bohrlöchern auf.