

Unternehmen setzt auf einen Gleitschienenverbau

Berlin (ABZ). – Beim Neu- und Rückbau von Schmutzwasseranlagen und Trinkwasserleitungen in Berlin setzt die Firmengruppe Max Bögl auf Gleitschienenverbau von TWF Tiefbautechnik

Die DB Netz AG baut in Berlin Tempelhof-Schöneberg die Dresdner Bahn aus, damit auf der Strecke zukünftig neben S-Bahnen auch Fern- und Regionalzüge fahren können. Dafür werden zwei komplett neue elektrifizierte Gleise errichtet sowie alle Bahnübergänge auf der Strecke durch Eisenbahn- oder Straßenbrücken ersetzt. Ab 2025 sind auf der umweltfreundlichen Schiene dann auch deutlich kürzere Fahrzeuften Richtung Dresden, Prag und zum Flughafen BER möglich. Seit Ende 2021 wird dafür der Bahnübergang Buckower Chaussee im Ortsteil Marienfelde umgebaut. Er wird durch eine neue Straßenüberführung ersetzt.

Im Zuge der Baumaßnahmen sind umfangreiche Umverlegungsmaßnahmen von Medien notwendig. Unter anderem werden Anlagen der Berliner Wasserbetriebe (BWB) umverlegt beziehungsweise erneuert. Diese Maßnahmen finden größtenteils im Vorfeld der Straßen- und Brückenbaumaßnahmen statt.

Mehr als 1000 m Regen- und Schmutzwasserkanäle müssen verlegt werden, von denen die dicksten einen Durchmesser von 1,6 m haben. Dazu kommen rund 1500 m Trinkwasserleitungen. Teilweise wird in offener Bauweise gearbeitet, teilweise mit unterirdischem Vortrieb in einer Tiefe von rund 4 m unter den Gleisen mittels „Microtunneling“. Schließlich müssen 57 Schachtbauwerke neu angelegt werden.

Mit den Tiefbauarbeiten haben die BWB unter anderem das Bauunternehmen Max Bögl beauftragt. Die Bauaufgabe umfasst unter anderem die Verlegung von 64 m Kanalprofilen DN 2200 in geschlossener Bauweise, 200 m DN 1600



Die Pressgrube für den Vortrieb DN 2200 mit TWF Gleitschienenverbau.

FOTO: MAX BÖGL

offen und 140 m im Vortrieb unter der Bahnstrecke sowie zwei Vortriebsstrecken DN 800, was überwiegend nur in einer gut dreiwöchigen Sperrpause im April abgewickelt werden konnte, erläutert Bauleiter Robert Remest. Dafür mussten die Vortriebsgruben im Bahnbereich bereits sofort mit Baubeginn errichtet werden.

Für die sieben Start- und Zielgruben in bis zu 7 m Tiefe wurde ein Gleitschienenverbau der TWF Tiefbautechnik aus Heinsberg eingesetzt. Für die Verlegung der Schmutz- und Regenwasserkanäle kam die brandneu eingeführte XL-BOX 690 mit Erhöhungs-Aufsatz von TWF zum Einsatz, die wirtschaftliche Bauabläufe bei höchster Sicherheit und hohen Rohrdurchlässen gewährleistet. Alternativen wären Spundwände oder Trägerbohlwände mit Einsatz von Nachunternehmern für die Bewältigung der Bauaufgabe erforderlich gewesen. So war nur für die Einbeziehungsweise Ausfahrbereiche der Start- und Zielgruben eine gesonderte konstruktive Lösung einschließlich einer statischen Berechnung erforderlich.

Aufgrund der größeren Flexibilität hatte sich Max Bögl auf Empfehlung seines Poliers Detlef Ackermann für ein „eigenes“ Mietsystem von TWF entschieden, das erhebliche Vorteile für diese innerstädtische Großbaustelle bietet. „Gegenüber einem ‚normalen‘ Gleitschienenverbau oder einer Trägerbohlwand hat die Box deutliche Kostenvorteile und ist, da bereits fertig vormontiert, einfacher zu handhaben. Zudem lässt sie sich mit dem auf der Buckower Baustelle sowieso vorhandenen 35-Tonnen-Bagger ohne zusätzliches Gerät einbauen“, erklärt TWF-Fachberater Marcel Peißker.

Nach einem auftraggeberseitig verzögerten Start laufen die Bauarbeiten in Berlin jetzt gut und sollen trotzdem bis Ende 2025 abgeschlossen sein.