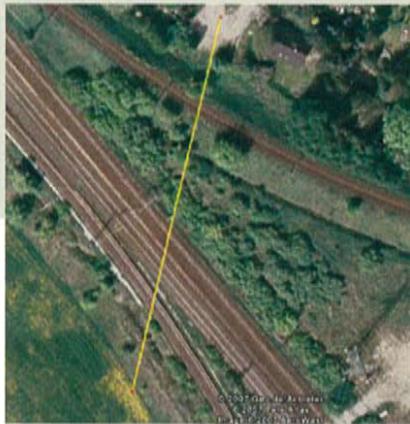


In einem Zug unter den Gleisen hindurch

Berliner Bauweise bewährte sich beim Unterqueren von Bahnanlagen am Karower Kreuz in Pankow



Zum einen musste wegen der schwierigen geologischen Verhältnisse mit sehr hartem Boden, größtenteils mit Mergel und Steinen versetzt, ein Felsbohrkopf (DN 500 mm) eingesetzt werden, der in der Lage ist, Steine zu „knacken“ und garantierte, dass die Maschine sich unter den Gleisen nicht festgefahren hat. Zum anderen bestand die Deutsche Bahn aufgrund ihrer Bestimmungen darauf, dass der Vortrieb in einem Zug durchgeführt wird, um Schäden an den Gleisanlagen und Gefahren für Personen auszuschließen. Mit anderen Worten, es musste rund um die Uhr gebohrt und verlegt werden - und das in unmittelbarer Nähe zahlreicher Einfamilienhäuser. Für diese Sondermaßnahme erteilte die Senatsverwaltung für Gesundheit eine Ausnahmegenehmigung gemäß dem Lärmschutzgesetz. Gut 14 Tage zuvor wurden die Bewohner darüber informiert. Sie zeigten zum größten Teil Verständnis und waren am Ende froh darüber, dass die Kollegen von Karl Weiss anstelle der geplanten zehn Tage bereits nach vier Tagen die Gleise unterquert hatten. Vor, während und nach den Arbeiten hatte die Bahn umfangreiche Kontrollmessungen an den Gleiskörpern durchgeführt, die jedoch keine Beeinträchtigungen nachweisen konnten. „Da waren halt Leute am Werk, die ihr Fach bestens verstehen“, lobten auch Anwohner die große Leistung.

Im Norden Berlins, im Pankower Ortsteil Blankenburg, wird seit August 2007 ein Siedlungsgebiet für die zentrale Abwasserentsorgung erschlossen. Rund 2.750 Meter Schmutzwasserkanal und etwa 700 m Schmutzwasserhausanschlusskanäle sollen bis 2009 fertig gestellt werden. Die Verlegung der Kanäle läuft nach der Planung des Netz- und Anlagenbaus. Eine Arbeitsgemeinschaft von Baufirmen arbeitet dort im Auftrag der Berliner Wasserbetriebe. An sich nichts Außergewöhnliches, wäre da nicht eine besondere Herausforderung zu meistern gewesen. „Auf einer Rekordlänge von 116 Metern mussten in einem Stück nahe dem Karower Kreuz vier Gleise der Deutschen Bahn und ein Gleis der S-Bahn in acht Meter Tiefe unterquert werden“, so Rainer Mädtke, Oberbauleiter Kanalbau. Ausgeführt wurden diese Arbeiten nach der „Berliner Bauweise“, also im Mikrotunnelbau durch die Firma Karl Weiss, die sich damit und zugleich mit den Baustellen der Berliner Wasserbetriebe bestens auskennt. Doch auch für diese Kollegen war der Auftrag etwas Besonderes, wie deren Bauleiter Bernd Wiese bestätigt.

Manfred Fiala, Polier für den Rohrvortrieb der Firma Karl Weiss, vor dem Spezialbohrkopf für den schwierigen Boden. Blick aus der Luft und in den rund neun Meter tiefen Vortriebsschacht vor den Gleisanlagen. Schon seit vielen Jahren enge Arbeitspartner: Wolfgang Ebel (Bauleiterassistent Wasserbetriebe) Bernd Wiese (Bauleiter Karl Weiss), Eckhard Göritz (NA-N/PN, Planung Netze Nord), Rainer Mädtke (Oberbauleiter Kanalbau Wasserbetriebe), sowie Kollegen von Karl Weiss, die den Vortrieb präzise realisiert haben (v.r.).



Peter Hans Horn



p2m berlin erstellt Machbarkeitsstudie für eine Fischkontrollstation



Foto: p2m berlin

Eine Fischbeobachtungsstation soll am Lachsbach in Schleswig-Holstein Rückschlüsse für eine weitere ökologische Entwicklung des Gewässers ermöglichen. Eine Machbarkeitsstudie für den Bau einer solchen Station realisiert p2m berlin.

Der Lachsbach in Schleswig-Holstein war in der Vergangenheit bis auf den Oberlauf zum Entwässerungsgraben als „Vorfluter“ für die angrenzenden Wiesen und Äcker ausgebaut worden. Die Begründung des Bachlaufes sowie die intensive landwirtschaftliche Nutzung der angrenzenden Flächen führten zum Verlust des Lebensraums vieler hier ursprünglich heimischer Tier- und Pflanzenarten. Inzwischen ist es dem Förderverein für Gewässerpflege, Schutz- und Entwicklungsmaßnahmen an Fließgewässern e.V. in jahrelanger Arbeit gelungen, dem fast geradlinigen Lachsbach ein neues renaturiertes mäandrierendes Bachbett zu geben. Hiermit wurde, wie ursprünglich vorhanden, das stark strukturierte Fließgewässer „Lachsbach“ wieder weitgehend hergestellt. Der Lachsbach erfüllt somit wieder vielfältige ökologische Ansprüche hier ursprünglich heimische Tier- und Pflanzenarten. Mit einer Fischkontrollstation soll nun ein wichtiger Beitrag zur Gewässerüberwachung und der damit verbundenen Beobachtung langfristiger Entwicklungen geleistet werden. Für die Realisierung einer solchen hat p2m berlin den Auftrag erhalten, eine Machbarkeitsstudie zu erstellen. Die Aufgabe besteht darin, ökologisch vertretbare Baumaßnahmen zu suchen, die dem Fischereiverband das Zählen des Fischbestandes ermöglichen. Dies kann z.B. die gezielte Wasserführung über eine Reusenanlage sein.

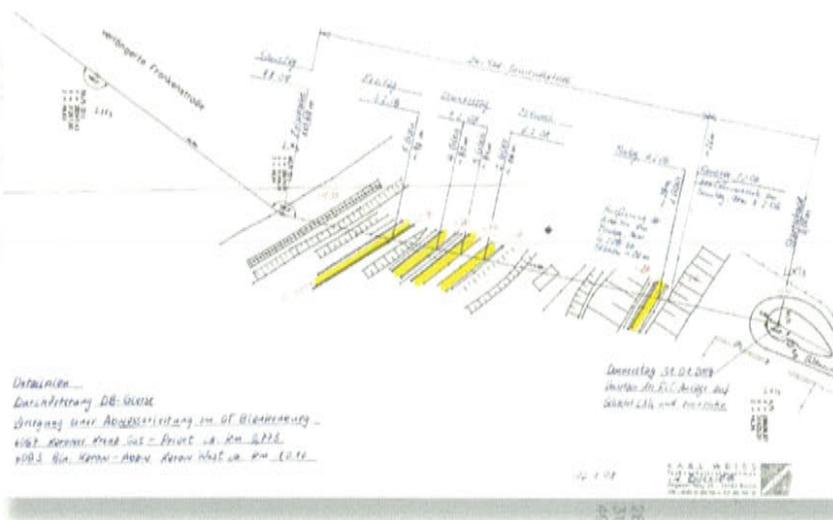
Wolfgang Colwin
p2m berlin

Seite 21



Technische Herausforderung

Die Durchführung der Bahnunterquerung wurde nicht zuletzt auch durch den Einsatz eines Bohrpfahlgerätes der Firma Karl Weiss zur Abfangung eines Fahrbahnmaastes ermöglicht. Zuvor wurde die Lage dieser Masten überprüft, um spätere Setzungen unter diesen auszuschließen. Eine zehn Meter lange Bohrpfahlwand zwischen Vortriebsachse und dem Mastfundament verhinderte dies.



Detailplan der Unterquerung der Gleise der Deutschen Bahn für die Verlegung einer Abwasserleitung im Pankower Ortsteil Blankenburg.