



Mikrotunnelbau Kurt-Schumacher-Straße in Hannover



Nächtliches Einbringen der Bohrträger in Hannover

Die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH plant und realisiert den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnlinie D-West im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Hannover.

Bedingt durch die Stadtbahnmaßnahme und die beabsichtigte Straßenumgestaltung mussten im Vorfeld Bestandskanäle in neue Trassen verlegt werden. Die Umlegung der Mischwasserkanäle im Bauabschnitt Kurt-Schumacher-Straße zwischen Andreae Str. und Goseriende sollte mittels Mikrotunnelbau und offener Bauweise erfolgen.

Im Rahmen der Maßnahme der Stadtentwässerung Hannover waren Mischwasserkanäle DN 200, DN 250 und DN 400 mit einer Gesamtlänge von ca. 195 m herzustellen. Aufgrund der exponierten innerstädtischen Lage und der damit verbundenen erheblichen Verkehrsbelastung des Baufeldes durch MIV und Schienenverkehr wurden zwei der insgesamt vier Haltungen mit einer Gesamtlänge von 164 m in geschlossener Bauweise ausgeschrieben.

Im Februar 2016 erhielt die Firma Anton Müsing Tiefbau GmbH aus Wolfsburg den Auftrag zur Durchführung der Baumaßnahme. Mit der Bauoberleitung und der örtlichen Bauüberwachung wurde die S & P Consult GmbH beauftragt.

Der zuerst in östlicher Richtung aufgefahrenen Vortrieb DN 250 musste nach ca. 9,5 m aufgrund eines nicht verzeichneten historischen Sammlers aufgegeben werden. Abweichend von der Amtsvariante musste daher auf den Neubau dieser Haltung verzichtet werden. Der in diesem Abschnitt vorhandene MW-Sammler DN 250 wird mittels Inliner zu einem späteren Zeitpunkt ertüchtigt. Der angetroffene gemauerte Sammler wurde im Zuge der Baumaßnahme verdrämmt.

Der zweite Vortriebsabschnitt DN 400 in westlicher Richtung wurde abweichend von der Amtsvariante auf einer Gesamtlänge von 104 m aufgefahren. Geplant war die Herstellung einer Teilstrecke von ca. 20 m in offener Bauweise. Hierdurch wurden Kostenersparnisse erzielt und gleichzeitig der Bauablauf beschleunigt.

Die Arbeiten in diesem Bauabschnitt stellten aufgrund der außergewöhnlichen Verkehrsbelastung hohe Anforderungen an die ausführenden Unternehmen sowie an die Bauleitung. Die Arbeiten, insbesondere die Herstellung der Baugruben, fanden in unmittelbarer Nähe zu den Gleisen statt. Das Einbringen der Bohrträger zur Herstellung der Doppelstartbaugrube musste nachts in einer 4stündigen Sperrpause der Bahn erfolgen.

Als Vortriebsverfahren wurde der Mikrotunnelbau mittels Schneckenförderung gewählt. Die Vortriebe erfolgten aus einer in Trägerbohlwand-Bauweise hergestellten Doppelstartbaugrube, für die S&P die Verbaustatik bereitstellte.

Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme

Beate Borchardt
0234 5167-162
beate.borchardt@stein.de