

Exkursion des Club^bING nach Belm / Osnabrück

Gleise in der Luft und Fahrplanänderungen 3 Jahre im Voraus

Am 25. September startete die zweite Club^bING Exkursion in Richtung Osnabrück, genauer gesagt nach Belm / OT Vehrte, wo die Firma SWECO die Planung für die Deutsche Bahn AG zur Beseitigung von zwei Bahnübergängen aufgestellt hat.

So klein das Örtchen Belm auch ist, es liegt an einer vor allem von Güterzügen stark befahrenen Strecke, die Hamburg mit dem Ruhrgebiet verbindet. Hier entsteht ein Kreuzungsbauwerk zur Unterführung der Landesstraße unter den Bahngleisen. Die noch vorhandenen Bahnübergänge müssen nun auch nicht mehr an das geplante elektronische Stellwerk Osnabrück angeschlossen werden. Unser Kammermitglied Thomas Mai, Bereichsleiter Ingenieurbauwerke Nord / Ost bei der Firma SWECO nahm sich zusammen mit seinem DB Kollegen Christian Ahlfs freundlicherweise die Zeit, das Bauvorhaben mit einem Gesamtvolumen von 15 Millionen Euro netto den angemeldeten Club^bING-Mitgliedern auf einer Führung zu präsentieren.



Bei unserer Baustellenbegehung kamen viele Fragen auf: wie wirkt sich das beständige Regenwetter auf den tief unter den Gleisen durchführenden Straßenbau aus? Und das ist in der Tat ein wichtiger Posten auf der Kostenrechnung, denn Wegen des ohnehin hohen Grundwasserstandes ist für die Straße ein wasserdichter Trog notwendig. Das eigens dafür gebaute Pumpwerk befördert das anfallende Regenwasser in ein Rückhaltebecken und dann in den nahe gelegenen Fluss.

Der Zugverkehr geht weiter

Der gesamte Umbau erfolgt unter dem „rollenden Rad“. Das heißt, dass der Zugverkehr bis auf kurze Sperrzeiten aufrecht erhalten bleibt. Die Gleishilfsbrücke war besonders beeindruckend. Da muss mit äußerster Präzision gerechnet werden, denn sie liegt frei schwebend auf filigran anmutenden Stahlträgern auf, die trotz starker Vibration tadellos selbst die schweren Güterloks aushalten. Bereits seit 30 Jahren wurde diese Baustelle geplant und schon 3 Jahre im Voraus mussten die erforderlichen Streckensperrungen mit der DB terminiert werden. Hier in Belm wird es eine Gleissperrpause von nur 38 Stunden geben. In dieser Zeit wird mit Hochdruck die neue Brücke, die seitlich neben den Gleisen hergestellt wird, in die Endposition geschoben und verankert. Dann muss alles passen, denn jede Verzögerung für den Eisenbahnbetrieb würde mit Strafzahlungen belegt und diese sind nicht unerheblich – abgerechnet wird dann übrigens minutenweise!

Die Führung durch die monumental wirkende Baugrube (flankiert von überschnittenen Bohrpfehlen, die in den wasserdichtem Tonstein einbinden) unter der Gleishilfsbrücke gab unseren Jungingenieurinnen und Ingenieuren eine eindrucksvolle Gelegenheit, ein spannendes Bauvorhaben

kennen zu lernen und mit erfahrenen Fachleuten über die Besonderheiten dieser Baustelle zu diskutieren.



Und wie hat es unseren Teilnehmerinnen und Teilnehmern gefallen? O-Ton einer Teilnehmerin:
„Wenn ich diese Exkursion schon eher gemacht hätte, wäre meine letzte Klausur noch besser gelaufen. Denn das was ich heute gelernt habe, war genau unser Thema.“ Der Austausch mit vier Ingenieurinnen und Ingenieuren während der Baustellenführung war wieder eine gute Gelegenheit, viel Interessantes aus dem Berufsalltag zu erfahren – auf jeden Fall eine bereichernde Ergänzung des Lehrstoffes an den Lehrinstituten.

Gabriela Teichmann