

# Mit Handarbeit und schwerem Gerät

## Bauarbeiten an den Lärmschutzwänden entlang der Bahngleise in Brake

■ Von Hendrik Uffmann

Bielefeld (WB). Einen der härtesten Jobs in der Stadt dürften in den vergangenen Tagen die Mitarbeiter der Baukolonne gehabt haben, die die Lärmschutzwand entlang der Bahngleise in Brake bauen. Sie haben mehr als 650 jeweils 1,25 Meter tiefe Gruben für die Pfähle der Schutzwand ausgehoben – per Hand.

Vor drei Wochen haben die Arbeiten begonnen, mit denen die Deutsche Bahn die Anlieger entlang der Gleise besser vor dem Lärm der vorbeifahrenden Züge schützen will und in die das Unternehmen 7,35 Millionen Euro investiert. Wie berichtet, geschieht dies im ersten Schritt im Abschnitt Bielefeld-Nord in Brake und Schildesche.

Gestartet sind die Arbeiten auf der Westseite der Bahnstrecke in Brake. Gut 2000 Meter lang ist der Abschnitt »West 1«, der etwa von der Straße Lämmkenstatt bis gut 200 Meter hinter die Grafenheider Straße reicht. Gearbeitet wird in zwei Schichten rund um die Uhr, wobei die lärmintensiven Arbeiten am Tag geschehen, erklärt Christoph Bruns, Bauleiter der von der DB Netz beauftragten Baufirma Eurovia.

Im Abstand von fünf Metern wird zunächst ein Pfahl gesetzt, der die Lärmschutzwand stützt. Dafür muss jedoch als erstes eine Grube ausgehoben werden, die jeweils 1,25 Meter breit, lang und tief ist. Und da neben den Gleisen auch Kabel verlegt sind und immer mit Bomben-Blindgängern gerechnet werden müsse, müsse dieses eben per Hand geschehen, so Bruns.

Anschließend setzen die Baggerfahrer wie Hubert Düsing einen mehrere Meter langen Bohrer ein, mit dem sie ein Loch für die Stahlpfahlrohre vorbereiten. Diese haben einen Durchmesser von einem halben Meter und müssen je nach



Die ersten Pfähle der neuen Lärmschutzwand stehen schon in Höhe des Braker Bahnhofs.

Fotos: Bernhard Pierel

Bodenbeschaffenheit bis zu 7,50 Meter tief in der Erde versenkt werden.

Dazu arbeiten jeweils zwei Zwei-Wege-Bagger, die sowohl auf Straßen wie auch auf Gleisen fahren können, sozusagen Hand in Hand. Während der eine das Rohr packt und in das vorgebohrte Loch setzt, bringt der andere auf dem oberen Ende einen so genannten Vibrationsbär an. Dieser rüttelt das Rohr in den Boden, erläutert Uwe Kortylak, Projektleiter bei der DB Netze AG. An sensiblen Stellen, etwa in der Nähe von Häusern oder Hochspannungsleitungen, wird statt dessen im Dreh-Drück-Verfahren

gearbeitet, das weniger Erschütterungen verursacht.

Anschließend wird das Rohr mit Kies und einer ein Meter starken Betonschicht aufgefüllt, in der dann der eigentliche Pfahl, ein Stahlträger im H-Profil, eingegossen wird. In das Profil wird zunächst ein 1,25 Meter hohes und etwa 1,2 Tonnen schweres Betonfundament eingesetzt. Darüber werden dann die eigentlichen Schallschutzelemente montiert – offeneporige Aluminiemelemente, die mit Faserdämmplatten ausgerüstet sind und den Lärm von beiden Seiten der Schutzwand schlucken.

Drei Meter hoch über dem Gleisniveau wird die fertige Lärmschutzwand sein. Im Bereich des Braker Bahnhofs stehen die ersten Pfähle schon, in den kommenden zwei Wochen werden dort auch schon die Wandelemente montiert sein, erklärt Christoph Bruns.

Erleichtert werden die Arbeiten dadurch, dass neben den Bahngleisen ausreichend Platz zur Verfügung stehe, so der Bauleiter. »Im Ruhrgebiet gibt es oft ganz andere Situationen.« Dafür stelle jedoch der Boden eine Herausforderung dar. Denn dieser habe eine ganz unterschiedliche Beschaffenheit, und in manchen Bereichen gebe es sehr harte Mergelschichten.

Eigentlich sollten die Arbeiten am Abschnitt »West 1« Mitte September abgeschlossen sein, so Uwe Kortylak. Da es jedoch acht Verdachtspunkte gebe, an denen Bomben-Blindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg liegen könnten, und diese Stellen noch untersucht werden müssen, wird sich dies bis Oktober verzögern.

In der kommenden Woche starten parallel die Arbeiten am Abschnitt »West 2«, bei dem der zwei-

te Teil der Lärmschutzwand in Schildesche auf der Westseite der Gleise auf dem knapp 1,5 Kilometer langen Abschnitt zwischen dem Viadukt am Obersee und der Jöllheide gebaut wird.

2019 wird dann die Lärmschutz-

wand auf der Ostseite der Gleise gebaut. Geplant ist diese auf dem gut 1,2 Kilometer langen Bereich zwischen Grafenheider Straße und dem Tunnelweg. Starten sollen die etwa vierwöchigen Bauarbeiten im März oder April.



Etwa 1,2 Tonnen schwer sind die Betonelemente, die am Sockel der Lärmschutzwand montiert werden.



Erst werden mit Hilfe eines Baggers und eines Spezialaufsatzes Löcher gebohrt, ...



... bevor die Stahlpfahlrohre mit einem Vibrationskopf in den Boden gerüttelt werden.



In diesen Bereichen in Brake und Schildesche wird der Lärmschutz an der Bahnstrecke verbessert. WB-Grafik: Nolte