Baugewerbe EXKLUSIV

24/7 – rund um die Uhr

Die Kliemt-Gruppe erhält einen Auftrag für die Erneuerung von Gleisen für die Deutsche Bahn im Tag- und Nachtbetrieb in Wesel.



Das entfernte Bodenmaterial wurde durch 10.000 m³ RCL-Material ersetzt und eingebaut. Fotos: Kliemt-Gruppe

Die Gleisbaumaßnahme bei Wesel ist ein wichtiger Teil des Ausbaus der Bahnstrecke zwischen Emmerich und Oberhausen durch die Deutsche Bahn. Mit dem dreigleisigen Ausbau der Bahnstrecke sollen die Kapazität erweitert, die Qualität verbessert sowie die Betriebsführung flexibler und damit zukunftssicherer werden. Mit der Aufnahme von knapp 8.000 m³ vorhandenen Gleisschotter, Aushub von fast 10.000 m³ Bodenmaterial sowie der Erstellung des tragfesten Bodens mit KG-1-Material für die neuen Bahngleise und der Verlegung von Drainageleitungen für die Tiefentwässerung wurde die Kliemt-Gruppe aus Hilden beauftragt.

Einsatz rund um die Uhr

Für den Erhalt der Infrastruktur und den weiteren Ausbau der Mobilität auf der Schiene sind laufende Erneuerungen der Gleise erforderlich. Der Ausbau der stark frequentierten Trasse von Oberhausen über Emmerich bis in die Niederlande ist derzeit in Bearbeitung. Der Abschnitt ABS 46/2 BA 2 bei Wesel ist ein Teilabschnitt mit einer Länge von ca. 800 Metern, der durch die Familienunternehmen

KAF Falkenhahn Bau und Gerhard Kliemt ausgeführt wird. „Das Projekt hat viele bekannten Herausforderungen des täglichen Baustellenbetriebes wie Abstimmung und Koordinierung mit anderen Gewerken beim Bodenaustausch, beim Einbau des Gleisschotters, Kampfmittelverdacht während der Arbeiten oder die Verlegung der Tiefentwässerung aber auch die Besonderheit eines 24 Stunden-Betriebes. Innerhalb einer vierwöchigen Sperrpause der Strecke haben unsere Teams drei Wochen im 24-stündigen Einsatz rund um die Uhr gearbeitet. Das erfordert eine exakte Personal- und Arbeitsplanung, termingerechte Logistik von technischen Geräten sowie eine erhöhte Aufmerksamkeit auf die Arbeitssicherheit“, berichtet Fabian Schütte, verantwortlicher Oberbauleiter und Prokurist bei Gerhard Kliemt.



Das verlegte Vlies mit grobem Rollkies auf den Sickerrohren hält eindringende Rückstände wie Sand oder Erdreich zurück und filtert das Sickerwasser.

Exakte Planung und Ausführung

Im ersten Schritt wurde der vorhandene Gleisschotter ausgebaut und eingelagert. Während der Sperrpause konnten 6.000 m³ alter Schotter von den Gleisen in ein Zwischenlager transportiert werden. Die Menge stieg über die Bauzeit noch auf knapp 8.000 m³. Anschließend wurde während der drei Wochen ohne Zugbetrieb 7.000 m³ Boden ausgehoben (10.000 m³ Bodenmaterial über die gesamte Bauphase) und durch RCL-Material ersetzt. Dabei führten die vorhandenen Oberspannungsleitungen zu erschwerten Bedingungen bei der Ausführung, und ein alter Bahnsteig, der im Erdreich gefunden wurde, musste zusätzlich abgebrochen und abtransportiert werden. „Für die Dammverbreiterung wurden 1.100 m³ Erdreich an der Bestandsböschung für eine neue Abtreppung ausgeschachtet und anschließend 2.800 m³ RCL-Material von uns angeliefert und eingebaut. Im Anschluss konnte wird mit der Ausführung der zweilagigen Planungsschutzschicht (PSS) mit KG1-Material begonnen werden. In der Sperrpause haben wir 5.400 m³ Material eingebaut und komplett während der Bauzeit etwa 6.500 m³ für die Planungsschutzschicht eingesetzt“, erläutert Tobias Schaefer, zuständiger Bauleiter der Kliemt-Gruppe über die Arbeiten.

Dann wurden 4.800 m³ Gleisschotter, der vom Auftraggeber gestellt wurde, zur Baustelle transportiert und eingebaut. Weiterhin wurden 5.450 m³ Gleisschotter zur Abfuhr ins Zwischenlager durch den Auftraggeber von der Kliemt-Gruppe vor Ort verladen. „Für die Tiefenentwässerung haben wir zum größten Teil Teilsickerrohre (DN200 bis DN400) bis zu einer Tiefe von 3 Metern auf einer Länge von 918 Metern mit 26 Beton- und 5 Kunststoffschächten eingebaut“, sagt Tobias Schaefer. „Aktuell führen wir noch einen zusätzlichen Auftrag aus: Die Verlegung eines Stauraumkanal mit DN800-HD-SDR17-Rohren in 4,00 Metern Tiefe mit einem Drosselschacht, der es ermöglicht, den Zufluss zur städtischen Kanalisation bei Bedarf zu schließen. Die verlegten Rohre im Stauraumkanal verbinden wir zum ersten Mal im Heißwendelschweißverfahren. Die eingesetzte Verbindungsmuffe verfügt über einen integrierten Draht, der durch Strom erhitzt wird: Die Muffe und das Rohr werden mit einer Temperatur von 220 bis über 280 Grad aufgeschmolzen und sind nach dem Abkühlen untrennbar verbunden. Mit dem Verfahren erzielen wir eine hohe Verbindungsqualität und Dichtheit ohne sichtbare Schweißnähte“, berichtet Tobias Schaefer weiter.

Gemeinsam stark und präsent

Die Kliemt-Gruppe sichert als Familienunternehmen in 5. Generation die termingerechte Realisierung von Großprojekten durch Leistungen in den Bereichen Erd- und Tiefbau, Abbruch, Recycling und Infrastrukturprojekten in den Bereichen wie Gleisbauten oder Hochwasser- und Starkregenschutz. Zu den Referenzobjekten zählen unter anderem in Düsseldorf der KÖ Bogen, das Büro- und Wohngebäude Pandion Officehome oder der unterirdische U-Bahnhof am Düsseldorfer Flughafen, der Neubau einer Recyclinganlage im Chemiepark Wesseling sowie zahlreiche Infrastrukturprojekte wie Deichsanierungen oder Bau von Regenrückhaltebecken in ganz NRW.