

# Den Rammen ist Frost egal

## Schwierigste Bahn-Bauarbeiten zwischen Neulöwenberg und Nassenheide

Von DANIEL DZIENIAN

**Neulöwenberg (MZV) Besichtigungstermin auf der größten Baustelle, die der Landkreis derzeit zu bieten hat: Für die erneuerte Bahnstrecke Berlin-Rostock müssen zwischen Neulöwenberg und Nassenheide 7 150 Pfähle in morastigen Untergrund gerammt werden. 2 000 sind schon geschafft.**

„Diese drei Moore zwischen Neulöwenberg und Nassenheide sind der technisch anspruchsvollste Abschnitt beim gesamten Bahnstrecken-Ausbau Berlin-Rostock, was den Untergrund angeht“, sagt Bernd Heering von der DB Projektbau in den Containern der Bauüberwachung, die am Bahnhof Neulöwenberg aufgestellt sind. Von dort aus wird derzeit täglich die Arbeit von etwa 150 Leuten koordiniert.

Der Grund: Der morastige Untergrund ist bis zu 20 Meter tief. „Dort gibt es Torfschichten, die haben in etwa die Konsistenz von Zahnpasta“, erklärt Steffen Tost von der Bauüberwachung. Moor 1 liegt nördlich von Nassenheide. Dort gilt es 770 Pfähle zu versenken. 614 sind schon geschafft. Moor 2 liegt am Dretzsee südlich von Grüneberg. Dort, wo 1 386 Pfähle gesetzt werden müssen, hat die Bahn noch nicht begonnen. Beim größten und tiefsten Moor nördlich des Bahnübergangs Grüneberg sind 1 336 der 4 988 Pfähle gerammt. Dort ist der Sumpf besonders tief. „Erst in Tiefen von bis zu 20 Metern gibt es wieder festen Halt“, erklärt Tost. Auch deshalb ging es nicht anders, als die Strecke unter Vollsperrung auszubauen, sagen die Experten: „Weil es nie möglich gewe-

sen wäre, die Stabilität des einen Gleises sicherzustellen, während unter dem anderen der Boden abgetragen werden würde“, sagt er. Eine weitere Alternative zu den Pfählen wäre: „Den gesamten Boden austauschen. Das wäre wirtschaftlich nicht darstellbar gewesen“, ergänzt Bernd Heering von der Bahn.

Vor Ort merkt man schon beim Gehen neben dem Bahndamm den schwammigen Untergrund. Dort hat die Bahn den alten Damm teilweise abgetragen und durch eine Schotterschicht ersetzt. Die soll verhindern, dass die riesigen Rammen im Morast versinken. „Das würde sonst auf jeden Fall passieren“, erklärt sein Kollege Arne Lasch.

„Eine dieser Rammen schafft 35 Pfähle am Tag“, verrät er. Mit einem Gewicht von sechs Tonnen pro Schlag versenkt sie einen solchen

Stahlbeton-Pfahl in wenigen Minuten. Dabei entstehen so starke Reibungskräfte, dass der hölzerne Schutz auf dem Kopf des Pfahls, damit die Ramme nicht direkt auf Stahlbeton drischt, jedes Mal in Flammen aufgeht. Die tausenden Pfähle werden derzeit täglich von unzähligen Lkw aus Dänemark herangefahren. Oben auf die Pfahlkonstruktionen werden dann Spezial-Geogitter aufgetragen, wie sie nur zwei Hersteller in Deutschland liefern können. Dazu kommen mehrere Bodenschichten. Bei einem vierten Moor südlich von Neulöwenberg reicht es indes, den Untergrund auszutauschen.

Beschwerden gab es über die Rammungen bisher nicht, berichtet Dirk Peters, Leiter der Bauüberwachung. „Zudem gibt es Messungen über die Vibration des Bodens.“

Und was passiert, wenn ein



Bei sechs Tonnen Aufprall entsteht sogar Feuer: Diese Ramme versenkt pro Tag 35 der Pfähle. Sechs davon sind derzeit im Einsatz.



Bauüberwachung am Bahnhof Löwenberg/Mark: Von dort aus werden täglich bis zu 150 Arbeiter koordiniert.

kalter Winter kommt? „Die Rammarbeiten wären davon nicht betroffen“, so Heering von der DB Projektbau. „Das gilt natürlich nicht für alle Arbeiten. Die Proberammungen fanden

am 8. Februar 2012 bei minus 20 Grad statt.“ Heering ist zuversichtlich: „Am Morgen des 27. April 2013 beginnt Bauphase drei. Dann rollt der Zug wieder einleisig.“



Besuch auf der Großbaustelle: Mehr als 7 500 dieser Stahlbetonpfähle werden in drei Mooren versenkt. Fotos (3): Daniel Dzienian