
Arbeitsgruppe Teststrecke: 1. Sitzung: Teststrecke mittels Crush-Piler (beschlossenes Protokoll)

Datum: 13. Juli 2009
Uhrzeit: 10.00 – 12.30 Uhr
Ort: WSA Berlin
Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen
Protokoll: Claudia Schelp

Teilnehmer/innen:

Herr Henniger, Frau Riemer, Herr Appel, Frau Dorbert, Frau Kleimeier, Frau Bodenmeier, Herr Heitmann, Herr Liebethuth

Aufgabenstellung der Arbeitsgruppe / Rückblick 17. Forumssitzung

Auf der 17. Forumssitzung am 6. Juli 2009 wurde einvernehmlich beschlossen, eine Teststrecke mittels Crush-Pile-Verfahren durchzuführen. Für diese Teststrecke sollte die Arbeitsgruppe Teststrecke die Parameter: „wie, wo und wann“ festlegen.

Außerdem wurde im Forum beschlossen, dass für den Abschnitt Corneliusufer eine Ausschreibung mit dem Verfahren „Pressen mit integrierter Bohrhilfe“ erfolgen solle.

Die geplante vorgeschaltete Machbarkeitsstudie für das Crush-Pile-Verfahren im Landwehrkanal wurde in dieser Runde nochmals angesprochen. Frau Riemer erklärte, dass im schlimmstmöglichen Fall (negatives Ergebnis der Machbarkeitsstudie) die Teststrecke abgesagt werden müsste. Frau Kleimeier verwies darauf, dass man in dem Falle weiterdenken und andere Möglichkeiten überlegen müsse.

Die Mediatoren fragten Herrn Liebethuth, der als einziger an der Forumssitzung nicht teilgenommen hatte, ob er genug Informationen über das bisher besprochene habe, um jetzt gut weiter mitdenken zu können, was er bejahte.

Rahmenbedingungen für die Teststrecke:

Das WSA hatte eine Liste mit Rahmenbedingungen vorbereitet. Diese Rahmenbedingungen und Kriterien für die Teststrecke Crush-Pile-Verfahren wurden von den Teilnehmer/innen diskutiert, verfeinert und ergänzt:

Länge der Strecke

- Minimum 50 m, wenn möglich ein ganzer Abschnitt, aber mit Abstand zu Brücken. Eine größere Länge sollte nur dann gewählt werden, wenn gesichert ist, dass die Planung für den gesamten gewählten Abschnitt dann auch in der nächsten Winterperiode 2009/2010 umgesetzt werden kann.

Umfeld

- Baugrundverhältnisse, geotechnische Randbedingungen
Die Bedingungen für den Test sollten besonders schwierig sein, also sollten besonders feste Böden vorliegen.
- Regelbauweise (hohe oder niedrige Uferwände)
Für den Test sei die Höhe der Ufermauer nicht relevant. Bei größerer Höhe sei die Gefährdung der Standsicherheit der Wand allerdings höher, daher wurde entschieden, dass es besser sei, an der Teststelle eine niedrige Wand zu haben.
- Zugang vom Wasser
Der Zugang solle nur in Ausnahmen vom Land erfolgen, da die Uferwand nicht belastet werden dürfe. Abhängig von der Schwere des Geräts sei es möglich, z.B. einen Kompressor an Land zu stellen, aber keinen Kran.

- Baumbestand
Dieser sollte nicht in den Arbeitsraum über der Spundwandachse hineinragen.
- Brücken (Auflagen Dritter)
Die Teststrecke sollte besser von Brücken Abstand halten, da es aufgrund der notwendigen Abstimmungen zu zeitlichen Verzögerungen kommen könnte.
Die Arbeiten an Brücken müssen mit der Senatsverwaltung abgestimmt werden, da es Auflagen gibt, wie viel mm sich eine Brücke bewegen darf. Da der Senatsverwaltung dazu keine Unterlagen vorlägen, müsste dafür erst gerechnet und gemessen werden.
- Medientrassen (Auflagen Dritter)
Es gilt das gleiche wie an Brücken.
- Kampfmittelberäumung
Es dauert ca. 3 Wochen eine Strecke von 50 m zu beräumen.
- Regenwassereinläufe
Sollten umgangen werden, da sie ein unnötiges Erschwernis darstellen würden.
- Bebauung
Sei nicht relevant, da die Messergebnisse größtenteils übertragbar seien.

Messungen und Auswertungen, die ausgeführt werden müssen:

- Konzept für Baustelleneinrichtung und Baustellenlogistik
Nach Aussage von Frau Riemer laufen hier bereits Verhandlungen auch für Maybachufer und Corneliusufer sowie Abschnitt 4+6.
- Beweissicherung des Umfelds, vor und nach der Testphase
Geodätische Messungen werden vorher durchgeführt um alte Risse von Rissen unterscheiden zu können, die durch die Baumaßnahme entstehen.
- Messungen zu Immissionen / Emissionen während der Testphase
Diese werden vom WSA durchgeführt, sie sollten mit anderen Testphasen vergleichbar sein.
- Nachmessen der Verdichtung nach Einbau der Spundwandbohle
Der Crush-Piler verdichte nach Aussage von Herrn Al-Arja mit der Bohrschnecke beim Herausziehen der Schnecke das Erdreich, der Grad der Verdichtung solle überprüft werden.

Ergebnisdarstellung

- Zeitaufwand pro Doppelbohle / pro Meter bei Einbringung auf Endtiefe
- Kostenaufwand pro Meter bei Einbringung auf Endtiefe
Aufschlüsselung aller Arbeitsschritte mit Zeit- und Kostenaufwand
(Pressen, Lockern, Verdichten, Verfüllen)
- Vergleich der Lärm- und Schwingungsmessungen mit zulässigen Grenzwerten (nach DIN)
- Festhalten von Arbeitsanweisungen, Randbedingung und Abfolgen, als Grundlage für weitere Bauabschnitte (für ausführende Firmen und Baubevollmächtigte)
- Die Kriterien aus der Interessen- und Bedürfnissammlung der Mediationsteilnehmer/innen müssen bei der Auswertung mit überprüft werden.

Herr Kessen erklärte, dies könne, wenn die Ergebnisse zur Verfügung gestellt würden, auch mit Hilfe der Mediatoren im Forum erfolgen.

Frau Kleimeier sprach die dringende Empfehlung an das WSA aus,

- die Ergebnisauswertung an ein Ingenieurbüro mit Erfahrung in diesem Leistungsumfeld zu vergeben.

- ein Büro mit der Ausführungskontrolle zu beauftragen.

Frau Riemer sagte zu, dies intern zu besprechen und kurzfristig dazu Stellung zu nehmen, dies sei allerdings abhängig von der noch nicht eingesetzten neuen Projektstruktur.
Entscheidend bei der Auswertung sei auch, dass nur Daten mit gleichen Baugrundverhältnissen / Bodenkennwerten verglichen würden, ergänzte Frau Kleimeier.

Fragestellung Verfüllung

Herr Al-Arja hatte in seinem Vortrag angeboten, dass die Verfüllung hinter der Spundwand in einem Arbeitsgang im Anschluss an die Spundwandeinbringung durch die ausführende Firma erfolgen könnte. Die Teilnehmer/innen diskutierten, ob dies Teil der Teststrecke sein solle.

Wichtig sei:

- dass die Stahlprofile für eine endgültige Lösung ausgelegt sind und dass der Statiker das auch so rechne,
- dass das hinterfüllte Material nicht wegschwimme,
- soviel Material hinterfüllt würde, dass eine Böschung ausgebildet werden könne,
- nicht über Wasserspiegel aufgefüllt würde, da sonst ein neuer „Strand“ entstünde und die Natursteinquaderwände Spundwände sicherlich mit Graffiti besprüht würden,

Die Entscheidung hierzu wurde von der noch zu erstellenden Statik abhängig gemacht.

Mögliche Teststrecken

Das WSA hatte die Ergebnisse des Bodengutachtens vor der Sitzung gesichtet und der Arbeitsgruppe zwei mögliche Teststrecken vorgeschlagen. Kriterium hierbei war für sie vor allem ein besonders harter Baugrund.

1. Ein Abschnitt zwischen Thielenbrücke und Hobrechtbrücke rechtes Ufer = Nordufer, in Friedrichshain-Kreuzberg

Länge des Bereichs ca. 70 m, CPT 3707 beginnend in Richtung 36

Die Mauer ist unter Wasser in einem schlechten Zustand

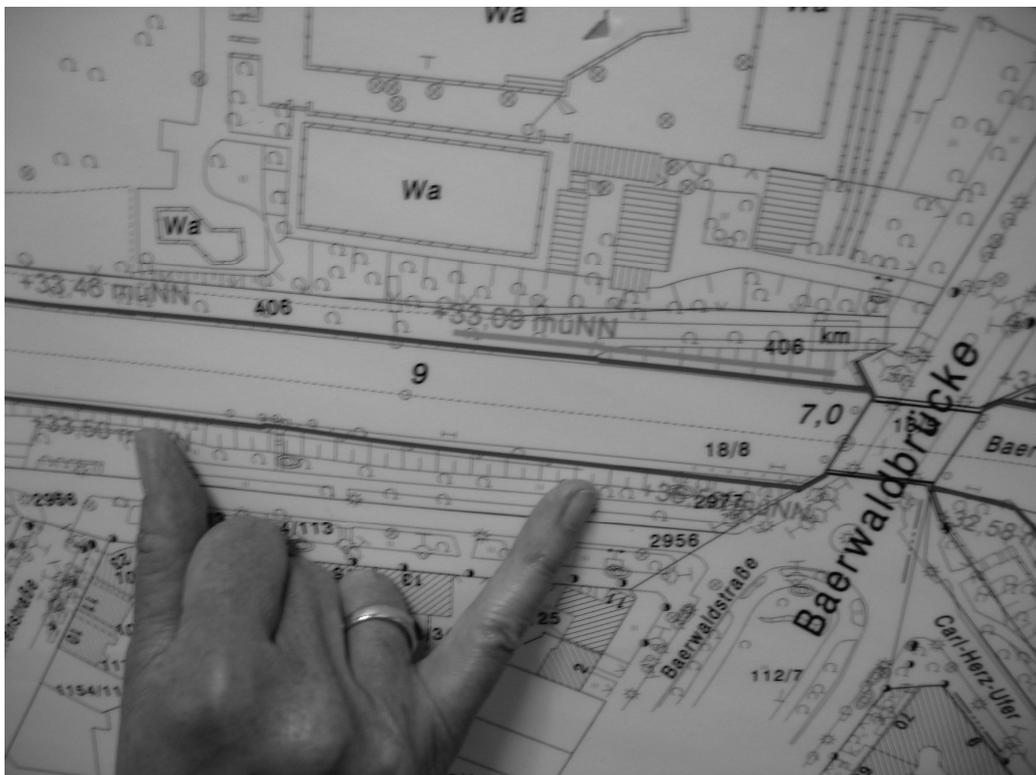
Fester Baugrund in großer Höhe aus Sand, Kies und Stein

Die Bebauung ist 30 m entfernt

Der Kanal hat eine Wassertiefe von ca. 2 m



- 2. Ein Abschnitt vor der Baerwaldbrücke, linkes Ufer = Südseite**
Länge ca. 50 m zwischen den Bäumen
Die Mauer ist unter Wasser in ganz schlechtem Zustand
Fester Baugrund, aber nicht so fest wie unter 1.



Bei der Diskussion der beiden genannten Möglichkeiten stellte sich heraus, dass von den zuvor genannten Rahmenbedingungen die erste Strecke am besten geeignet wäre.

Argumente dagegen:

- in dem Abschnitt befindet sich eine Kita mit Säuglingsstation
- es grenzt eine hochpreisige Wohngegend an
- hoher Freizeitwert des Ufers in Kreuzberg

Was könnte dafür sprechen:

- Giken wirbt mit einem besonders umweltfreundlichen und lärmarmen Verfahren, hier könnte dies unter Beweis gestellt werden.
- In Kreuzberg hat alles angefangen
- Hoher Öffentlichkeitswert, viel Aufmerksamkeit

Was ist wichtig:

- hier müsste eine gute Öffentlichkeitsarbeit stattfinden
- aktivierende Befragung, integrieren in die Mediation
- die Anwohner müssen gut informiert werden (hier besondere Aufgabe einer guten Kommunikation)

Erkenntnisse aus der Diskussion:

Die folgenden Aussagen gehen über die Teststrecke hinaus, und sollten bei den weiteren Überlegungen berücksichtigt werden:

- die Kampfmittelräumung müsse frühzeitig geplant und beauftragt werden, da es nur 28 Kampfmittel-Taucher in Deutschland gebe.
- die Planung für den weiteren Abschnitt „Teststrecken für andere Verfahren“ müsse frühzeitig erfolgen. (Realisierung vermutlich 2010/2011)
- Im Mediationsverfahren sollten Lösungsvarianten für die Sanierung (oberhalb der Wasseroberfläche) festgelegt werden. (Das WSA hatte bereits in verschiedenen Sitzungen avisiert, an ca. 5 Stellen mit alter Fußsicherung verschiedene Firmen Verfahren ausprobieren zu lassen.)
- Das Pilotprojekt „370 m“ solle Erkenntnisse bringen für den Rest des Kanals, es dürfe zeitlich nicht verschleppt werden.
- Gewünscht wurde auch, bei einer anderen Strecke – mit überhängenden Bäumen - den Gyro-Piler in Aktion zu erleben.
 - Herr Liebetruth äußerte Bedenken gegenüber dem Gyro-Piler, da es Toleranzen beim Bohren von 1% geben könne, das seien auf 10m 10cm. Der Abstand zwischen den Rohren werde mit einem steifen Profil überbrückt, das aber keine 10cm überbrücken könne. Wie wird dieses Problem gelöst? Diese Frage will er an Herrn Al-Arja weiterleiten.
 - Die Kostendimension des Gyro-Piler müsse geklärt werden.
 - Eine vorbereitende Sitzung müsse geplant werden, in der Fragen gesammelt würden für Strecken unter Bäumen.
- Eine baumschonende Sanierung beziehe sich auch auf die Bereiche, wo keine überhängenden Bäume seien.

Ergebnisse / Aufgaben

Die Arbeitsgruppe legte die Strecke 1 - Zwischen Thielenbrücke und Hobrechtbrücke rechtes Ufer (Nordufer) - als Teststrecke für den Crush-Piler fest.

Baubeginn soll der 2. November 2009 sein.

Das WSA sagte zu:

- einen Zeitplan für die Teststrecke innerhalb einer Woche zu erstellen.
- intern zu klären, ob ein Ingenieurbüro mit der Bauüberwachung und Evaluierung beauftragt werden kann / soll.
- das Ziel zu verfolgen, die ausgewählte Teststrecke in der Wintersaison 2010/2011 fertig zu sanieren.

Die Mediatoren sagten zu, weitere Sitzungen zur Vorbereitung der Teststrecke(n) festzusetzen.

Gemeinsam solle ein Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit zur Vorbereitung der Teststrecke erarbeitet werden. Hier sagten die Mediatoren auf Bitten von Frau Riemer ihre Unterstützung zu. Die entsprechende Öffentlichkeitsarbeit soll in enger Abstimmung mit Frau Bodenmeier vorbereitet, geplant und durchgeführt werden.

Die Teilnehmer/innen dankten nochmals ausdrücklich Herrn Henniger für die gute Vorbereitung durch die ausgewählten möglichen Teststrecken.



Maybachufer 2. Sitzung

Frau Riemer teilte im Auftrag von Frau Bugner mit, dass der 17. August 2009 für die geplante Sitzung zu spät sei, da schon Anfang August 2009 die Ausschreibungen verschickt werden müssten. Sollte der Termin nicht vorverlegt werden können, würde sich der Baubeginn um 2 Wochen verzögern.

Gemeinsam wurde ein möglicher Termin am 04.08.2009 ausgelotet, wobei noch nicht klar war, ob Herr Lingenauber und Herr Rehfeld-Klein an diesem Tag Zeit haben werden.

Verabschiedung

Die Mediatoren bedankten sich bei Herrn Liebetruth für sein Erscheinen, beim WSA für die gute Vorbereitung des Termins und bei allen Beteiligten für das Engagement und wünschten allen schöne Sommertage ohne Katastrophen am Landwehrkanal.