

➤ Berliner U-Bahnbau unter erschwerten Bedingungen



Implenia Construction GmbH
Niederlassung Nordost
Geschäftsstelle Berlin

Technischer Leiter
Dipl.-Ing. Peter Hoppe

Kaufmännischer Leiter, Prokurist
Fred Kiergaßner

Tätigkeitsschwerpunkt
Ingenieurbau
weitere Unternehmenseinheiten in Berlin:
Hochbau
Spezialtiefbau
Fassadentechnik
Untertagebau

Implenia Construction GmbH
Niederlassung Nordost
Geschäftsstelle Berlin
Holzhauser Straße 175
13509 Berlin

www.construction.implenia.com

Fotos (3): © MeyerFoto – Ivo Hübmann

Die Berliner U-Bahn bildet zusammen mit der S-Bahn und den Metro-Linien das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs der Bundeshauptstadt. Im Herzen der Metropole entsteht unter dem Leitspruch „Für mehr mittendrin.“ die neue U-Bahnlinie 5, die die bestehende U5 vom Alexanderplatz zum Brandenburger Tor verlängert und mit der U-Bahnlinie 55, die zum Hauptbahnhof führt, verbindet. So entstehen mit dem U-Bahnhof „Rotes Rathaus“, „Museumsinsel“ und „Unter den Linden“ drei neue Haltestellen, die zahlreiche Wahrzeichen Berlins, wie das Nikolaiviertel, die Staatsoper oder den Berliner Dom, im Schnelldurchlauf erreichbar machen.

Das BIVO-Mitgliedsunternehmen Implenia Construction GmbH wirkt entscheidend am Berliner Großprojekt mit und vereint verschiedene Disziplinen wie den Ingenieurbau, Untertagebau und den Spezialtiefbau auf einer Baustelle. Implenia Construction erhielt den Auftrag für den Bau des rund zwei Kilometer langen Kernstücks der neuen Verbindung. Er beinhaltet den Bau eines 1,7 km langen Doppelröhrentunnels und einer Gleiswechselanlage sowie den Rohbau der beiden neuen U-Bahnhöfe „Unter den Linden“ und „Museumsinsel“. Dieses Projekt war gekennzeichnet durch viele Herausforderungen, wie einer langen Realisierungszeit, dem Bauen unter laufendem Betrieb, einem großen öffentlichen Interesse und einer verflochtenen Projektorganisation. Technisch anspruchsvoll war dabei insbesondere die Lage des U-Bahnhofs „Museumsinsel“. Dieser konnte nicht in offener bzw. Deckelbauweise entstehen, da sich unmittelbar darüber der Spreekanal, die denkmalgeschützte Schlossbrücke und die Bertelsmann-Repräsentanz befinden. Das Bauunternehmen for daher den Untergrund zwischen den Schächten am Humboldt Forum und am Kronprinzenpalais auf einem Volumen von 28.000 Kubikmeter ein. Die Ausführung des Vereisungsringes um

den Vortriebsbereich des späteren Bahnhofs geschah in einer Länge von 105 Metern, einer Breite von rund 25 Metern und einer Eisringstärke von 2,5 Metern. Erst nach der Vereisung konnte der Bahnsteigbereich zwischen den Tunnelröhren im Schutz des Eiskörpers bergmännisch hergestellt werden – die bislang größte innerstädtische Bodenvereisung Europas. Das Bauvolumen der gesamten Leistungen von Implenia Construction betrug 245 Mio. Euro.

Implenia Construction GmbH

Implenia Construction plant und baut seit über 130 Jahren komplexe Ingenieurbauprojekte – vom kleinen Bauvorhaben bis zum groß angelegten Jahrhundertprojekt. Die historischen Wurzeln von Implenia Construction reichen bis ins Jahr 1883 zurück. Aus der damals gegründeten Grün & Bilfinger AG entstand 1975 durch Fusion mit der Julius Berger AG die Bilfinger + Berger Bauaktiengesellschaft. 2012 in Bilfinger SE umbenannt, trennte sich der Konzern ab 2015 schrittweise von allen Bau- und Immobilienaktivitäten. Sowohl der Ingenieurbau (2015) als auch der Hochbau (2017) wurden von Implenia übernommen. Das Unternehmen ist heute im Bereich Ingenieurbau und Hochbau in ganz Deutschland mit rund 3.000 Mitarbeitern und einem Umsatz von rund 1 Mrd. Euro tätig. Weitere Implenia-Großprojekte in der Metropolregion Berlin-Brandenburg sind etwa die S-Bahnstrecke S21 mit Tunnel- und Trogbauwerken unterhalb und nördlich des Hauptbahnhofs, das Schiffshebewerk Niederfinow in der Nähe von Eberswalde, das es Schiffe auf dem Oder-Havel-Kanal ermöglicht, einen 36-Meter-Geländesprung zu überwinden sowie der Tunnelneubau für die Kabeldiagonale Berlin und der zweigleisige Ausbau der Fernbahn zwischen dem Berliner Nordkreuz und dem Bahnhof Berlin-Karow.

