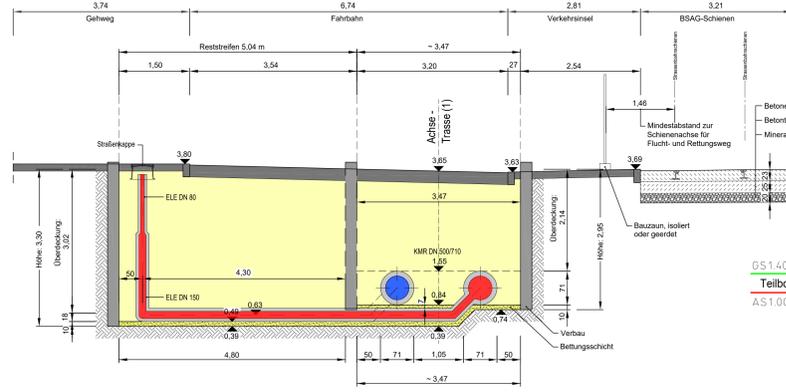
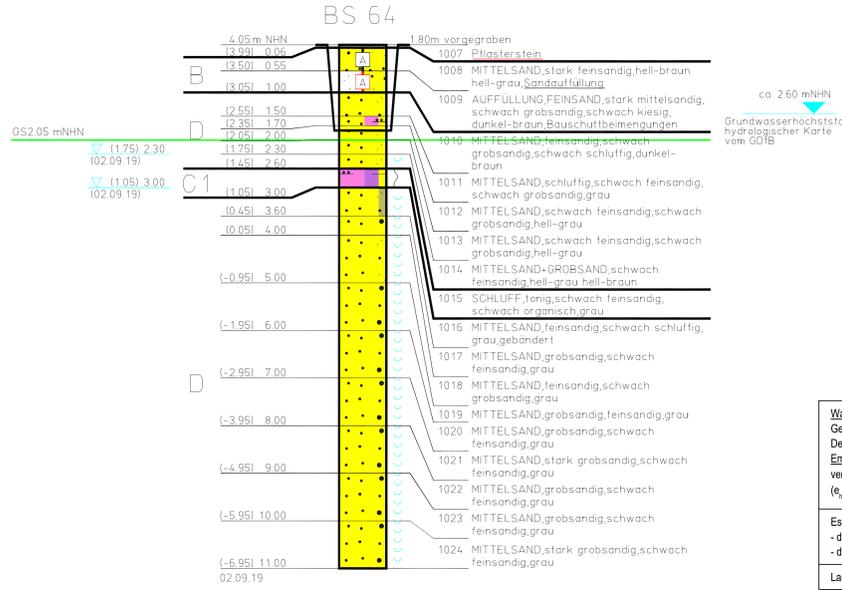


**Detail 23.2**  
Schnitt A-A



**Filter**

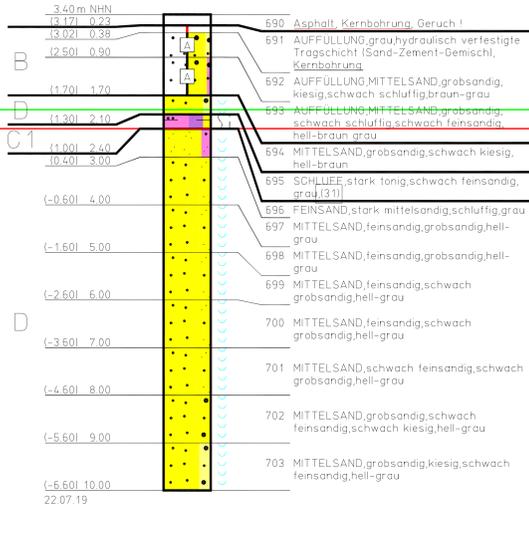


ca. 2.60 mNHN  
Grundwasserhöchststand lt. hydrologischer Karte vom GDfB

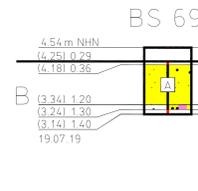
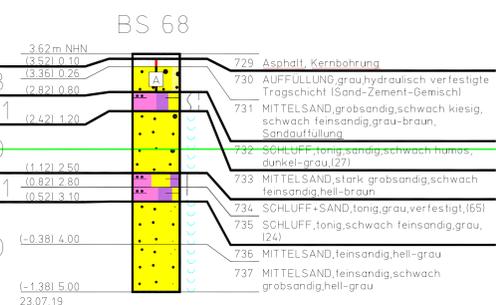
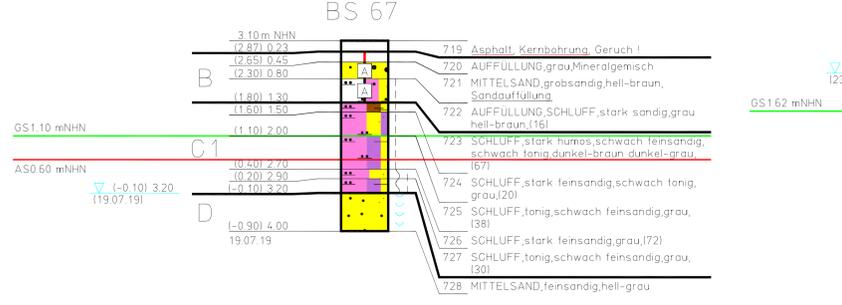
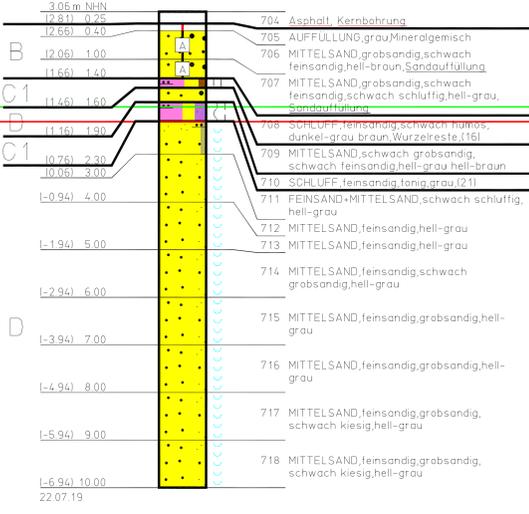
**Wahl des Verbausystems:**  
Generell sind verformungsarme Gleitschienenverbauwände zu verwenden. Der vertikale Aushub vor dem Einbau der Platten darf max. 0,50m vorliegen.  
**Empfehlung außerhalb der BSAG-Mastbereiche:** einschieniger innerstädtischer Linearverbau e+s Thyssenkrupp Infrastruktur mit einer Modullänge  $L_{m1} = 2,84$   
( $e_{h, Grundplatte} = e_{h, Aufsatzplatte} = 90kN/m^2 > e_{tk} = 88kN/m^2$ )  
Es ist hier mit Setzungen zu rechnen. Deshalb ist:  
- die Baugruben zeitlich so kurz wie möglich zu halten  
- die Gleishöhe ständig zu kontrollieren.  
Lastannahmen gemäß Vorstatik!

- Für die Berechnung der Verbauwände sind die erkundeten Bohrsondierungen nicht ausreichend tief. Die Bodenkenwerte unterhalb der Bohrsondierungen wurden im Rahmen der Voruntersuchung wie folgt zugrunde gelegt: Sand:  $\gamma' = 19,0/10,0 kN/m^3$ ,  $\phi = 32,5^\circ$ ,  $c = 0$
- Für die Berechnung der Verbauwand wird angenommen, dass keine Bagger, keine Baustellenfahrzeuge und keine sonstigen Verkehrslasten auf der Straßenseite zwischen Verbauwand und Straßenbahn und im Bereich der Straßenbahn vorhanden sind (Straßenbahn und Busse der BSAG im Bereich der Straßenbahn ausgenommen).
- Empfehlung zur Wahl des Verbausystems im Bereich der BSAG-Maste:**  
Die Lasten einiger Masten, die nahe der Verbauwand stehen (von Kreuzung Kirchbachstraße/Schwachhauser Heerstraße Richtung Kurfürstenallee - M42, M3-Querverbau, M8, M10, M01, M03, M07, M13), sind von einschienigen innerstädtischen Linearverbau nicht aufnehmbar.  
d) Wegen der Dichte der Leitungspuerungen ist eine Spundwandgründung schwer realisierbar. Falls dies möglich ist, sind jeweils von der Senkrechten zur Verbauwand (vom Mast aus) jeweils  $\geq 3,0m$  horizontal seitlich davon Spundwände vorzuziehen; vertikale Längen bzw. Fußpunkt gem. Vorstatik.  
e) Falls die Seillasten (vertikal und horizontal) der Masten weggelassen werden (z.B. provisorischer Ersatzmast in größerer Entfernung zur Verbauwand), kann der einschieniger innerstädtischer Linearverbau auch hier angewendet werden.  
f) Der Mast Nr. M5 befindet sich im Baugrubenbereich und muss umgesetzt werden.  
Die Mastlasten für die Masten Nr. M1 bis M9 werden im Rahmen der Voruntersuchung um 20% erhöht, um evtl. Lastumlagerungen aus dem neuen Standort für Mast Nr. M5 Rechnung zu tragen. Es wird davon ausgegangen, dass der neue Standort für den Mast Nr. M5 einen ichtigen Abstand von mind. 1,50m zur Verbauwand hat.

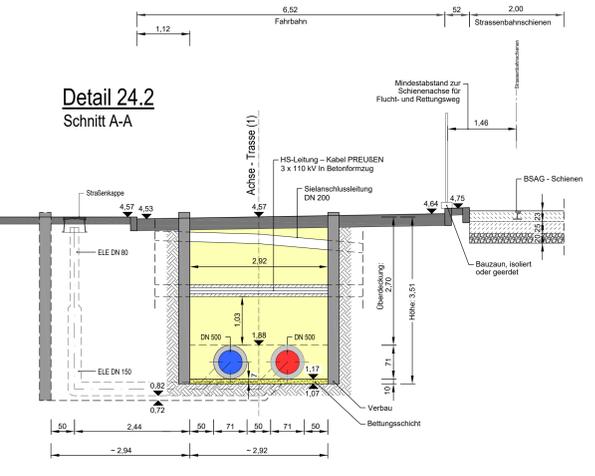
**BS 65**



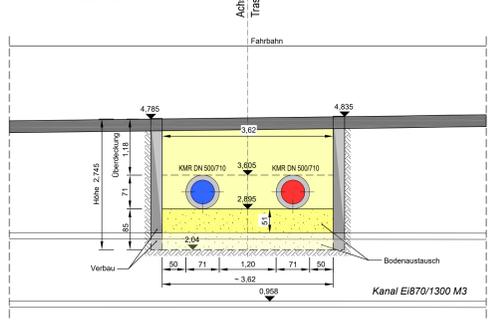
**BS 66**



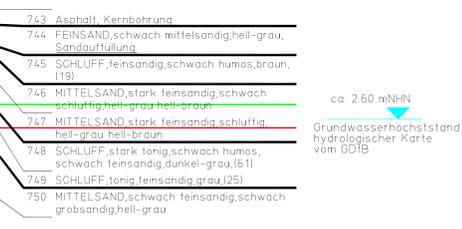
**Detail 24.2**  
Schnitt A-A



**Detail 24.3**  
Schnitt A-A



**BS 70**



Zugehörige Lagepläne: 618-1180\_E\_2.3.23 und E\_2.3.24!

**Sämtliche Maße örtlich prüfen!**

a			
d			
c			
b			
e			
Index	An der Änderung	Datum	Name

Bauherr:	wesernetz Theodor-Heuss-Allee 20 28215 Bremen Tel: (49) 421 359 1212 info@wesernetz.de	Planverfasser:	Meinke / Meinke Ingenieurgesellschaft
Bauort:	Bremen Neue Vahr - Universität Trasse F1 Ahornweg	Datum:	14.09.2020
Bauverfasser:	Verteuerung einer Fernwärmeverbindungsleitung im Bereich "BSAG-Gleise Parallelverlegung Kirchbachstraße" in Bremen, MHKW + HW Vahr	So. Woi.:	14.09.2020
Darstellung:	Querschnitte	Maßstab:	1:50
		Blatt-Nr.:	23