

PROJEKTENTWICKLER UND BAUHERR:
WÖHR + BAUER Projekt HTW GmbH & Co. KG
Hildegardstraße 2
80539 München

PROJEKTLEITER:
Bernhard Deurer

TOM & HILDE-INFO-POINT:
Jeden Dienstag steht Ihnen unser Team von
16 bis 18 Uhr zu Verfügung, um Fragen
aus erster Hand zu beantworten. Zusätzlich
finden Sie hier Pläne und Visualisierungen
des Projekts.

WEBSITE UND NEWSLETTER:
Über aktuelle Entwicklungen der Baustelle
und den Bauablauf unterrichten wir Sie auf der
Website tomundhilde.de.



Haben Sie Fragen?
Dann kontaktieren Sie uns.



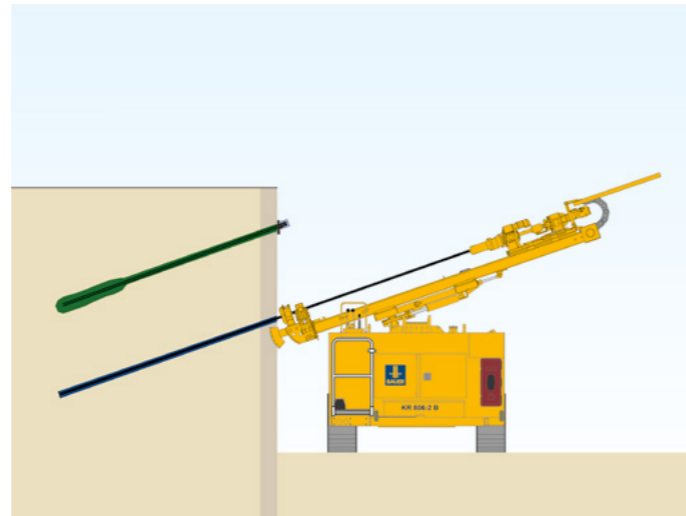
Telefon:
089 922 090-0



Mail:
buerger@woehrbauer.de



tomundhilde.de



ANKERTECHNIK - MADE IN MUNICH

Die Technik der „Verpressanker im Lockergestein“ wird heute weltweit im Spezialtiefbau eingesetzt. Erfunden wurde die Methode mehr oder weniger zufällig im Jahr 1958 durch die Firma BAUER. Die Ingenieure versuchten bei einer Baustelle für den Bayerischen Rundfunk in München, wie damals üblich, die eingebohrten Anker in eigens gegrabenen Schächten außerhalb der Baugrube abzuteufen. Doch ein Problem, das bei dem damaligen Verfahren immer wieder auftrat, brachte die Ingenieure auch hier in Zeitnot. Die Bohrungen wichen ab und verpassten immer wieder die vorgesehenen Schächte. Großer Termindruck brachte die Arbeiter auf die Idee, die Ankerspitze einfach mit Zement im Baugrund zu sichern, der durch die Bohrröhre eingebracht wurde. Der Anker saß fest im Boden, ähnlich einem Dübel, mit dem man ein Regal an der Wand befestigt. Der Geistesblitz wurde als BAUER-Anker patentiert und sorgte in der Bauwelt für Furore.

Als Erfinder der Technik hat BAUER die Methode stetig weiterentwickelt und bringt sie auch am Thomas-Wimmer-Ring zum Einsatz. Während der Aushub läuft, steigt durch Erdreich und Grundwasser der Druck auf die Bohrpfahlwände. Lage für Lage werden daher Injektionsanker im Erdreich eingebracht. Dazu wird der Anker nach der Bohrung in die Wand eingelassen und mit Zementmörtel verpresst, während gleichzeitig das Bohrgerüst gezogen wird. Im Anschluss wird der Anker nochmals nachverpresst. Wenige Tage später wird der Anker mit einem Spezialgerät gespannt.

Inzwischen ist der Anker ein vielseitig eingesetztes Bauelement, das auch verwendet wird, um Bergstraßen zu sichern und historische Mauern zu stützen. Ohne diese Ankertechnik wären im klassischen Ingenieur- und Hochbau einige Bauwerke nicht zu realisieren gewesen. Darunter die weltberühmte Zeltdachkonstruktion des Olympiastadions.

DIE GESICHTER DES PROJEKTS



„Gemeinsam mit unserem Projektleiter Bernhard Deurer bin ich auf Seite des Bauherren für den reibungslosen Ablauf auf der Baustelle verantwortlich.“

Cornelius Hartwig
Stellvertretender Projektleiter
WÖHR + BAUER GmbH



„Der Verkehr muss laufen. Immer. Dafür zu sorgen, ist meine Aufgabe. 20 Jahre Erfahrung helfen mir dabei.“

Thomas Wizgall
Oberbauleitung Straßenbau
Ingenieurbüro Schönenberg



„40.000 Kubikmeter Erdreich müssen bewegt werden. Für den reibungslosen Abtransport bin ich verantwortlich.“

Dirk Sinzig
Oberbauleitung Erdbau
BAUER Resources GmbH



„Beim Erdbau ist Koordination sehr wichtig. Ich überwache die ordnungsgemäße Durchführung beim Aushub der Baugrube.“

Burç Akker
Bauleitung Erdbau
BAUER Resources GmbH



Tom & Hilde

MEHR PLATZ FÜR DEN MENSCHEN

ANWOHNERINFORMATION
ZUR BAUSTELLE AM
THOMAS-WIMMER-RING

**12 METER UNTER
DEM ASPHALT**

DER AUSHUB DER
BAUGRUBE BEGINNT

BAUPHASE **2**

ES GIBT EINIGE GUTE NEUIGKEITEN FÜR SIE



LIEBE NACHBARN,

wir liegen gut im Zeitplan. Durch das Vorziehen archäologischer Grabungen im östlichen Baufeld konnten wir für den weiteren Verlauf der Bauarbeiten am Thomas-Wimmer-Ring fast einen Monat Zeit gewinnen. Und die beste Nachricht: Der wohl lauteste Teil der Baustelle ist bald überstanden. Mit Fertigstellung der Bohrpfahlarbeiten im Oktober 2017 rücken die großen Bohrgeräte ab. Die Tiefbauspezialisten bedanken sich schon jetzt recht herzlich bei Ihnen für Ihre Geduld und Verständnis, insbesondere für die konstruktiven Gespräche, wodurch die eine oder andere Verbesserung für die Anwohner und Gewerbetreibenden vor Ort möglich wurde. Bitte besuchen Sie uns auch weiterhin so zahlreich in unserem Info-Container jeden Dienstag zwischen 16 und 18 Uhr.

Grüße von Ihrem TOM-Team



ZAHLEN UND FAKTEN

Abriss der Unterführung: **ab Oktober 2017**
(Dauer: ca. 1 Monat)

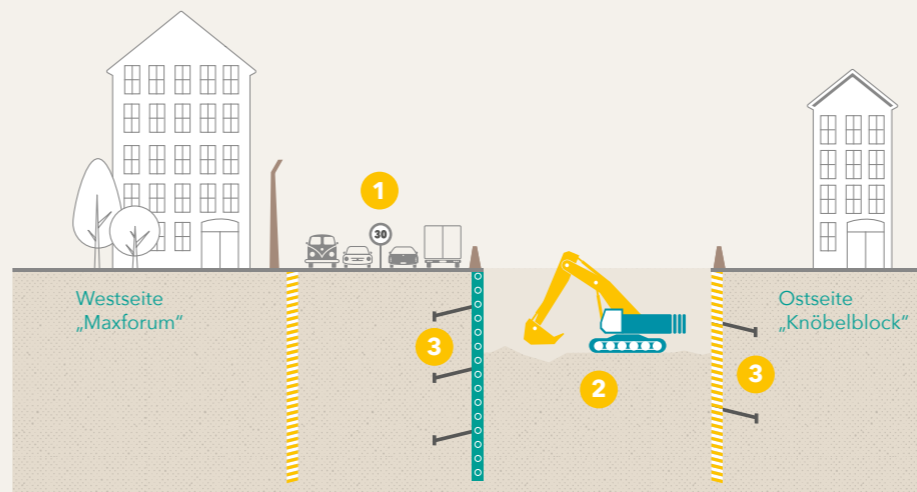
Archäologie im Baufeld: **ab Oktober 2017**
(Dauer: ca. 1 Monat)

Einsatz der Erdbaugeräte: **ab November 2017**
(Dauer: ca. 8 Monate)

Einsatz von zwei Ankergeräten: **ab November 2017**
(Dauer: ca. 8 Monate)

BAUPHASE 2

- 1 VORGANG 1
Verlegung der provisorischen Verkehrsführung
- 2 VORGANG 2
Erdaushub
- 3 VORGANG 3
Ankerarbeiten



START DER BAUPHASE 2

Nun kann die zweite Bauphase starten: Im November 2017 beginnt der Aushub der bis zu zwölf Meter tiefen ersten Baugrube auf der Ostseite (Bereich Knöbelstraße). Vorher müssen jedoch die Fußgängerunterführung im Baufeld abgebrochen und die restlichen archäologischen Sondierungen vorgenommen werden. Zur Vorbereitung hierfür wurde bereits im August 2017 die provisorische Verkehrsführung auf die Westseite des Thomas-Wimmer-Rings umgelegt. Um die Anlieger der Altstadt weiterhin bestmöglich vor Verkehrslärm zu schützen, bleibt die Lärmschutzwand vor den Fassaden auch nach Fertigstellung der Bohrpfahlarbeiten erhalten. Die Anlieger entlang der Knöbelstraße werden anstelle der acht Meter hohen mobilen Lärmschutzwand zukünftig durch die entstehende zwölf Meter tiefe Baugrubenwand vor Lärm geschützt.

Verbesserungen dürfen wir in der zweiten Bauphase auch für die Radfahrer vermelden. Die Situation für Radler wurde in den vergangenen Monaten in enger Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Bezirksausschuss BA 1 kontinuierlich angepasst und optimiert. Unter anderem wird die Radspur an der Ecke zur Hildegardstraße durch den Umbau der Lärmschutzwand verbreitert. Auch die Einmündung in die Knöbelstraße wird verbessert, indem eine neue Abbiegespur für Radfahrer angelegt wurde.

Autofahrer dürfen sich ebenso freuen, denn die Hildegardstraße wurde ab Mitte August wieder in beide Richtungen geöffnet.

Während der gesamten Bauphase 2 wird es hier voraussichtlich keine Einbahnregelung mehr geben.

Auf der Seite des Knöbelblocks werden mit Beginn des Aushubs im November 2017 einige PKW-Stellplätze wieder freigegeben und ein neuer Bauzaun errichtet, der durch entsprechende Vorrichtungen zugleich als Sicht- und Staubschutz dient.

KOLOSS UNTER DER ERDE

Es gibt eine besondere Herausforderung für unser Team. Die ehemalige Unterführung ist ein unterirdischer Beton-Gigant. Entgegen der Bestandspläne sind die Außenwände mit bis zu einem Meter viel dicker als erwartet. Der Rückbau des massiven Klotzes gestaltet sich damit aufwändiger als erwartet. Bisher wurde bereits der Treppenabgang auf der Westseite abgerissen. Um die Lärmbelästigung so gering wie möglich zu halten, versucht unser Team nun, die dicken Wände soweit möglich mit hydraulischen Zangen abbrechen. Das wohl emissionsärmste, aber auch kostspieligste Verfahren.

ARCHÄOLOGEN AM WERK

Die Archäologie im Nordosten des Baufeldes konnte bereits während der Bohrpfahlarbeiten erfolgreich vorgezogen werden. In einem Zeitraum von drei Wochen wurden Gebäudereste aus dem 19. Jahrhundert und alte Kupfermünzen aus dem 18. Jahrhundert freigelegt. Damit konnte eine Bauzeitverlängerung um etliche Wochen verhindert werden.



WIE KOMMT DIE ERDE AUS DER GRUBE?

Bis die ersten acht Meter der Baugrube ausgehoben sind, hat es unser Erdbau-Team noch relativ einfach: Die Lastwagen können vom Isartor kommend über den Thomas-Wimmer-Ring auf einer Rampe bequem in das Baufeld fahren und ihre Ladung im Anschluss effizient über den Thomas-Wimmer-Ring in Richtung Maximilianstraße abtransportieren. Damit kein Rückstau auf dem Thomas-Wimmer-Ring entsteht, der Abtransport aber lückenlos gewährleistet ist, wird von der Kanalstraße in Richtung Isartor während des Aushubs ein Wartebereich für Lastwagen auf dem Thomas-Wimmer-Ring eingerichtet.

Wenn die Bagger auf eine Tiefe von bis zu acht Metern vorgegraben sind, können die Lastwagen aufgrund der zu starken Steigung nicht mehr in die Baugrube einfahren. Stattdessen holen dann spezielle Radlader das Erdreich an die Oberfläche. Ab einer Tiefe von zehn Metern schaffen auch diese Fahrzeuge die Steigung nicht mehr. So werden die letzten zwei Meter des Erdreichs mit Seilbaggern nach oben befördert.



ZAHLEN UND FAKTEN

Baugrubenvolumen Ost: **40.000 m³**

Max. Länge Ost: **140 m**

Max. Breite Ost: **30 m**