

## Eisenbahnstrecke Leipzig - Dresden

### Umbau eines Abschnittes der Ausbaustrecke bei Weinböhla



Die Ausbaustrecke (ABS) Leipzig-Dresden gilt als älteste deutsche Fernbahnstrecke - gebaut nach Plänen von Friedrich List - und wurde am 7. April 1839 für den Personen- und Güterverkehr freigegeben.

Als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9 wurde die ABS in den Bundesverkehrswegeplan 1992 sowie in den zugehörigen Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes unter Punkt 1.b) „Vordringlicher Bedarf“ Nr. 8 aufgenommen. Das Ziel der Maßnahme ist der nahezu durchgängige Ausbau dieser Strecke mit einer Gesamtlänge von 117 Kilometern für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und eine Anpassung der Infrastruktur an die künftigen Anforderungen des Bahnverkehrs.

#### Der Abschnitt Abzw. Az (a) - Weinböhla

Der Bereich Abzw. Az (a) - Weinböhla erstreckt sich von Kilometer 12,2 bis 17,8 und befindet sich nordwestlich von Dresden in den Gemarkungen der Städte Radebeul und Coswig sowie der Gemeinden Weinböhla und Niederau. Er beinhaltet die Bauabschnitte Neucoswig-Radebeul (West) von Kilometer 11,7 bis 13,93, Neucoswig-Weinböhla von Kilometer 13,8 bis 17,2, Weinböhla von Kilometer 17,2 bis 18,9 und Maßnahmen zum Umbau des Schaltpostens Az. Im Umbaubereich befinden sich drei Eisenbahnbrücken, zwei Fußgängerbrücken, eine Straßenbrücke, zwei beschränkte Eisenbahnquerungen und drei Bachdurchlässe. Die Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus den Firmen Sächsische Bau, AMAND und Leonhard Weiss Deutschland erhielt von der Deutschen Bahn den Auftrag für den Umbau dieses Abschnitts.

#### Umfang und Realisierung der Baumaßnahme

Die Realisierung des Bauvorhabens erfolgt auf der Grundlage einer funktionalen Ausschreibung sowie einer zwölfmonatigen Totalsperrung der Eisenbahnstrecke. Dabei war die Erstellung der bautechnischen Ausführungsplanung und die Planungskoordination ebenfalls im Leistungspaket der ARGE enthalten.



Als wir im April 2010 mit den Arbeiten begannen, waren von den veranschlagten zwölf Monaten Vollsperrung der Strecke nur noch vier Monate verblieben, so dass mit den nur noch verbliebenen acht Monaten Bauzeit eine weitere Hürde zu meistern war. Hinzu kam, dass bereits im Oktober der Gleisoberbau erfolgen sollte. Damit mussten alle Arbeiten der ARGE im Bereich der Ausbaustrecke bis Oberkante Schotter in nur sechs Monaten fertig gestellt sein! Es lag ein gutes Stück Arbeit vor uns.

Unseren ARGE-Partnern Leonhard Weiss und Sächsische Bau oblagen hierbei der Gleisoberbau und die Ingenieurbauwerke. Wir waren verantwortlich für die Baufeldfreimachung, den Abbruch, den Erdbau, die Entwässerung, den Straßen- und Wegebau, den Kabeltiefbau und Maßnahmen im Bereich der Versorgungsleitungen von Medien.

Nachdem von der Firma Leonhard Weiss auf einer Ausbaustrecke von fast sechs Kilometern die Gleisanlagen zurückgebaut wurden, begannen wir mit dem Aufbau des sechs Kilometer langen Kabelprovisoriums, dem Rückbau von 40.000 Tonnen Altschotter, dem Abbruch der Straßen, Bahnsteige und Bahngelände und dem Abriss der Ingenieurbauwerke. Parallel dazu erfolgte die Herstellung von sechs Kilometern Baustraßen und Rampen sowie der Ausgrabung von 50.000 m<sup>3</sup> Bodenmassen für die 21 neu zu errichtenden Ingenieur- und Trogbauwerke. Durch die Vielzahl an Medien im Baufeld wurden auch fast 6,5 Kilometer Neu- und Umverlegung von Versorgungsleitungen notwendig.

Nach erfolgter Freigabe der von uns erstellten Ausführungsplanung durch die Deutsche Bahn konnten wir endlich im Juli 2010 mit dem Umbau der Ausbaustrecke von Kilometer 12,2 bis 17,8 beginnen.



Zur Erhöhung der Standsicherheit des vorhandenen Dammes im Bereich von Kilometer 12,2 bis 12,9 wurde von uns der Damm mit 35.000 m<sup>3</sup> Schotter abgedeckt. Die bis zu 1,60 Meter dicke Schotterschicht ist auf einem bis zu 1,50 Meter hohen und 2,50 Meter breiten zementverbesserten Dammfuß gelagert und umschließt hierbei den vorhandenen Damm wie ein Gewölbe fast vollständig. Im Dammbereich von Kilometer 14,40 bis 14,49 wurde auf 90 Meter der vorhandene Damm komplett zurückgebaut und anschließend mit 20.000 m<sup>3</sup> zementverbesserten Sandboden neu aufgebaut.

Die drei vorhandenen Bachquerungen wurden von uns abgebrochen und entsprechend den höheren Anforderungen an die Strecke in Stahlbetonfertigteiltbauweise neu errichtet. Die Entwässerung der Gleise wurde hauptsächlich über fünf Kilometer Bahngräben und einem Kilometer Tiefenentwässerung realisiert. Damit war die Voraussetzung geschaffen, für die neu trassierten ABS-Gleise auf 64.000 m<sup>2</sup> Planumsfläche eine PSS von 40 bzw. 60 Zentimeter Dicke einzubauen. Im Zuge des Einbaus der PSS fanden auch der Kabeltiefbau und die Errichtung der Bahnseitenwege statt. Auf fast acht Kilometern Länge wurden hierbei durch unseren Nachunternehmer neue Kabelkanaltröge eingebaut.

### Wir haben es geschafft

Nachdem auch die Ingenieurbauwerke fachgerecht verfüllt und 32.000 Tonnen Grundsotter eingebaut waren, konnten wir das Baufeld pünktlich Anfang Oktober 2010 an den Gleisbauer übergeben. Danach erfolgen noch der Umbau der Straßen sowie die Fertigstellung der Trogbauwerke. Auch mit unserem Einsatz haben wir schlussendlich dazu beigetragen, dass die zweigleisige Inbetriebnahme am 4. Dezember 2010 planmäßig stattfinden konnte.



### Umweltgerechtes Bauen

Im Rahmen eines sinnvollen Umgangs mit Ausbaustoffen und zum Schutz der Umwelt wurde von uns der Altschotter recycelt und als Zuschlagsstoff zur PSS-KG 2-Herstellung verwendet. Darüber hinaus haben wir einen Großteil der gewonnenen Aushubmassen der Baumaßnahme einer Wiederverwendung zugeführt und zur Abdeckung und Rekultivierung einer nahe gelegenen Deponie verwendet, welche wir im Zuge dieser Maßnahme mit abwickelten.