

Überbauten als Walzträger in Beton ausgeführt

DRESDEN (ABZ). – Das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9“ (VDE 9) beinhaltet den Ausbau der Verbindung von Leipzig nach Dresden auf einer Länge von 117 km. Mit der Modernisierung dieser ältesten Fernbahnstrecke Deutschlands soll die sächsische Landeshauptstadt Dresden an Leipzig und damit an die südlichen und westlichen Regionen Deutschlands und das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen werden.

Seit dem Jahr 2007 erfolgt bis zum Jahr 2010 in einer zweiten Baustufe der komplexe Umbau der Bahnanlagen im Bereich des Bahnhofs Dresden-Neustadt. Auf einem ca. 3 km langen Baufeld mit bis zu zehn parallel liegenden Gleisen werden nahezu alle Gleis- und Oberleitungsanlagen grundhaft erneuert. Weiterhin wird die größtenteils manuell betriebene Leit- und Steuerungstechnik durch modernste elektronische LST-Anlagen ersetzt. Das Bauvorhaben umfasst ferner den Neubau von fünf Stützbauwerken bis 200 m Einzellänge, einer Lärmschutzwand, sieben innerstädtischen Eisenbahnüberführungen in mehreren Bauabschnitten sowie einem Kreuzungsbauwerk innerhalb der Bahnanlagen.

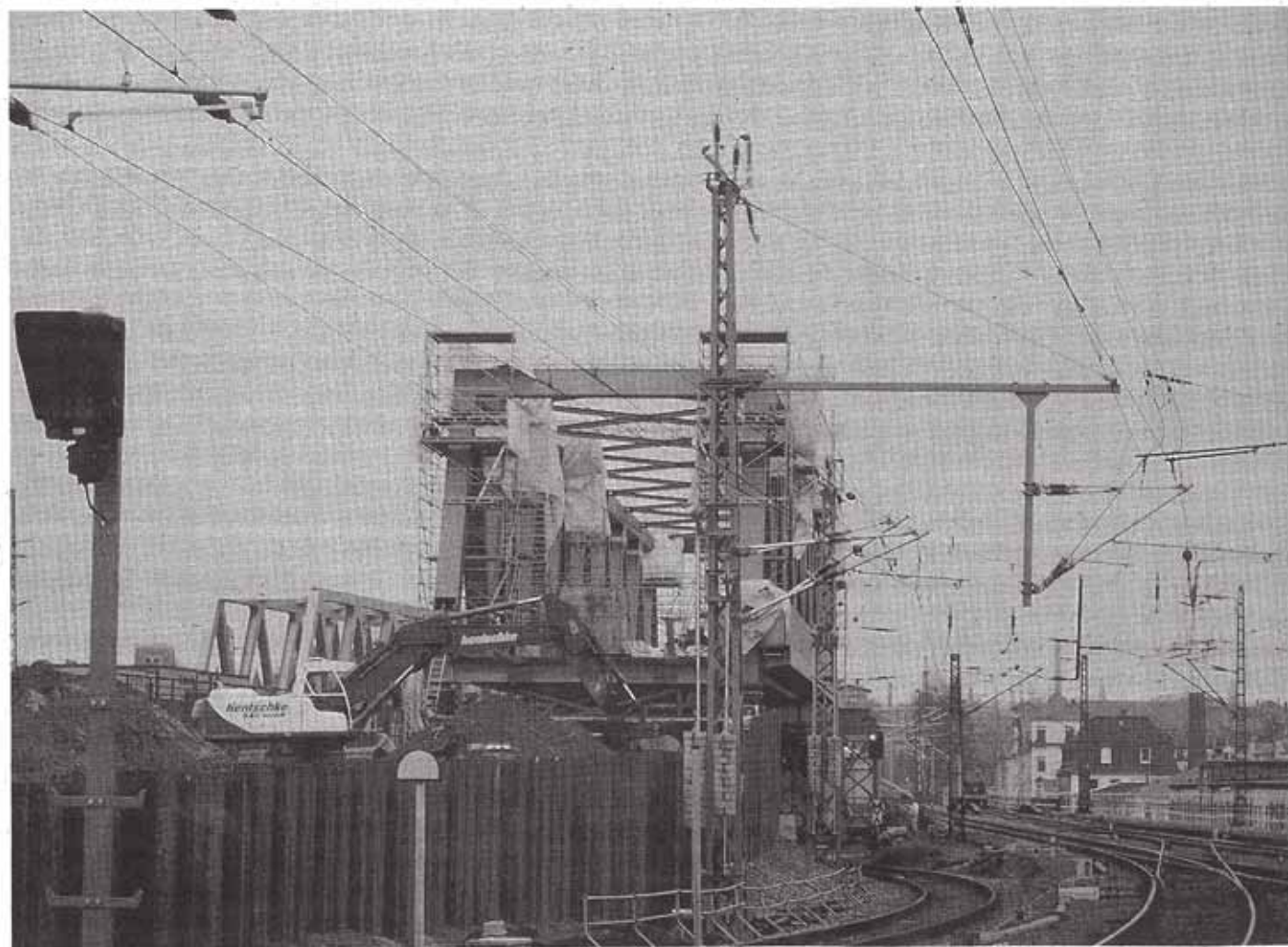
Im Auftrag der Deutschen Bahn ist die Firma Hentschke Bau als Technische Geschäftsführung der Arbeitsgemeinschaft „Arge Abschnitt 2 Knoten Dresden-Neu-

stadt“ (Auftragsvolumen der Arge ca. 40 Millionen Euro) verantwortlich für die Umsetzung dieser Baumaßnahme und realisiert im eigenen Haus den Ingenieurbau sowie den Umbau der Bahnsteiganlagen des Bahnhofs Dresden-Neustadt. Das mittelständische Unternehmen aus Sachsen ist unter anderem auf den Bahnbau spezialisiert und konnte durch die Umsetzung zahlreicher ähnlich komplizierter Bahn-Bauprojekte in den vergangenen Jahren umfangreiche Referenzen sammeln.

Der Ersatzneubau der Überführungsbauwerke beinhaltet neben den Erd- und Verbaubarbeiten zur Sicherung der Betriebsgleise den Rückbau des Altbestandes (Überbauten und Widerlagerbänke) sowie die Herstellung von neuen Auflagerbalken auf den bestehenden Widerlagern und Überbauten. Sämtliche Überbauten werden als Walzträger in Beton (WIB) ausgeführt. Die Spannweiten der ein- und dreifeldrigen Konstruktionen betragen zwischen 17,0 m und 30,0 m. Das Kreuzungsbauwerk ist 93,0 m lang, hat eine Breite zwischen den Geländern von 13,5 m und wird als einfeldriger Stahlfachwerkträger ausgeführt. Der aus geschweißten Hohlkästen und Doppel-T-Profilen bestehende Überbau überführt zwei Gleise der Strecke Görlitz-Dresden sowie beidseitig einen Bediengehweg mit Kabeltrog über zwei Gleise der Strecke

Leipzig-Dresden. Mit einer Höhe des Fachwerkes von 11,0 m wird eine Schlankheit von $(L/H =)$ 8,5 erreicht. Der Überbau wurde in Sperrpausen in überhöhter Einbaulage über den bestehenden Betriebsgleisen hergestellt und anschließend abgesenkt.

Sämtliche Arbeiten an allen Brückenbauwerken der zweiten Baustufe werden unter Aufrechterhaltung des laufenden Bahnbetriebes durchgeführt. Dazu wird die dreijährige Bauzeit in 16 verschiedene Bauzustände eingeteilt. Erschwerend kommt hinzu, dass sich alle Bauwerke in innerstädtischer Lage, oft auch im Kreuzungsbereich mit Hauptverkehrsadern der Stadt und wichtigen Straßenbahntrassen befinden. Im Ergebnis müssen viele Rückbau- und Neubaumaßnahmen in Insellage zwischen aktiven Betriebsgleisen und Verkehrsadern ausgeführt werden, was zu einer sehr aufwendigen Baustellenlogistik führt. Komplizierte Abhängigkeiten zwischen zur Verfügung stehenden Sperrpausen für Gleise, Straßen und Straßenbahnen führen gemeinsam mit den stark beengten Platzverhältnissen vor Ort zu höchsten Anforderungen an die Koordination und Organisation des Bauablaufes. Die Realisierung der Arbeiten erfolgte durch eine Projektleitung und drei Abschnittsbauleitungen sowie durch bis zu 70 eigene gewerbliche Arbeitnehmer von Hentschke Bau.



Sämtliche Arbeiten an allen Brückenbauwerken der zweiten Baustufe werden unter Aufrechterhaltung des laufenden Bahnbetriebes durchgeführt.

Foto: Hentschke Bau