

## ABS Leipzig – Dresden, Havariebeseitigung Riesa - Röderau



Zerstörtes Gleis an der ABS Leipzig - Dresden



Ein Jahr nach der Katastrophe rollen Züge wieder 2-gleisig

### Ausgangslage

Durch das Hochwasser im Sommer 2002 wurden am 16.08.2003 zwei Vorlandbrücken bei Riesa, Sachsen total zerstört und die anliegenden Dämme stark in Mitleidenschaft gezogen. Die Strecke Leipzig – Dresden wurde voll gesperrt.

### 1. Baustufe, Wiederherstellung eingleisige Befahrbarkeit

Baubeginn: 22.08.2002  
Inbetriebnahme: 30.10.2002  
Bauabschnittslänge: 700 m  
Bauvolumen: 7,7 Mio. €

Es erfolgte der Totalabbruch der beiden vom Hochwasser zerstörten Brücken sowie der Rückbau der anliegenden Dämme. Ebenso wurde ein Natursteinviadukt von ca. 660 m Länge mit 62 Pfeilern, das von den Dämmen überbaut war, weitgehend abgebrochen.

Hergestellt wurden zwei Hilfsbrückenzüge aus drei bzw. vier 21,60 m – Hilfsbrücken. Die aufgehenden Bauteile der Widerlager und Pfeiler sind jeweils ausbetonierte Spundwandkästen mit Tiefgründung aus Rammträgern. Die neu hergestellten Dämme wurden auf den Elbekies gegründet. Der Oberbau wurde aus Neumaterial für den Endzustand hergestellt. Es wurde eine provisorische Oberleitungsanlage auf Rammträgern unter weitgehender Wiederverwendung der vorhandenen Maste errichtet. Außerdem war eine Bahnenergieleitung (vier Leiter) im Bereich der geschädigten Dämme rückzubauen und als Kabel wieder in Betrieb zu nehmen.

Aufgrund der Dringlichkeit der Wiederinbetriebnahme der Strecke erfolgten Ausführungsplanung, Prüfung und Genehmigung der Planungen parallel zur Bauausführung.

### 2. Baustufe, Wiederherstellung der Zweigleisigkeit

Baubeginn: 01.04.2003  
Inbetriebnahme: 31.08.2003  
Bauabschnittslänge: 1600 m  
Bauvolumen: 5 Mio. €

Neben den in der 1. Baustufe errichteten Hilfsbrücken wurden die endgültigen Brücken für das zweite Gleis hergestellt. Auf Sondervorschlag des Auftragnehmers wurden diese als Rahmenbauwerke mit drei bzw. vier Feldern in den Längen 65 m bzw. 87 m errichtet. Für die Gründung wurden je Widerlager und je Stütze zwei Großbohrpfähle, Durchmesser 1,20 m, Länge bis 18,00 m, hergestellt.

Als Kolkchutz für den Fall zukünftiger Hochwasserereignisse sind Spundwände in die Pfahlkopfplatten eingebunden. Parallel dazu wurde der in der 1. Baustufe noch nicht bearbeitete Damm teilweise abgetragen, neu aufgeschüttet und damit für ein zukünftig vorgesehenes drittes Gleis ertüchtigt. Das Gleis wurde nach ABS-Standard für  $v = 200$  km/h ausgelegt.

Alle Arbeiten erfolgten ohne Arbeitsunfälle und ohne durch die Baustelle schuldhaft verursachte Betriebsausfälle der DB AG.

### Auftraggeber

DB Projekt Verkehrsbau GmbH, PZ Dresden

### Erbrachte Leistungen

- Bauüberwachung Bau
- Bauüberwachung Betrieb
- Ökologische Bauüberwachung

**Bauzeit: 08/2002-09/2003**

© Emch+Berger