

Für den ICE sollen neue Strecken erschlossen werden, um energieeffizient und schnell weitere deutsche Städte zu verbinden und das Reisen durch Deutschland attraktiver zu gestalten.

Um beispielsweise die Fahrzeiten für die Strecken München – Nürnberg – Halle/Leipzig – Berlin und Frankfurt am Main – Erfurt – Leipzig – Dresden weiter zu verkürzen, wird derzeit, im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, intensiv am Streckenabschnitt Erfurt – Leipzig gearbeitet.

Das Projekt hat in der Vergangenheit mehrfach politische Höhen und Tiefen überwunden, heute sind es Berge, Flüsse, Täler, Bahnstrecken, Straßen und andere „Unwegbarkeiten“, die beim Bau der Trasse zu überwinden sind. Auf dem insgesamt circa 123 km langen Abschnitt zwischen Erfurt und Leipzig sind beispielsweise drei Tunnel mit Längen von 6.940 m, 6.466 m und 2.082 m sowie sieben Brückenbauwerke zu errichten. Das längste ist die Saale-Elster-Talbrücke bei Halle, mit einer Länge von 6.465 m. Die Arbeiten an diesen Bauwerken begannen teilweise bereits 2006. Es müssen unter anderem aber auch vier Hochdruck-Gasleitungen der Ontras – VNG Transport GmbH gekreuzt werden. Kein einfaches Unterfangen, da an den Kreuzungspunkten der Bahnstrecke mit den Rohrleitungstrassen unter anderem Geländeinschnitte bis zu 8 m Tiefe für die Trasse erforderlich sind. Das heißt, die vorhandenen vier Rohrleitungen und dazu gehörende Signal- und Steuerkabel waren jeweils so zu verlegen, dass sie in einem Dükerprofil und mit einem Mantelrohr geschützt, mit einer ausreichenden Erdabdeckung, unterhalb der geplanten Trasse verlaufen. Es waren weiterhin Korrosionsschutzanlagen umzulegen und die Kreuzungsbereiche so umzugestalten, dass die Leitungen jeweils rechtwinklig die Bahnstrecke kreuzen.

Die Planungen für die Trasse begannen bereits 1996. Nun waren die Planungen der Kreuzungsbauwerke umzusetzen. Die Planer – Ingenieurbüro Weißhaupt GmbH, Großbothen und Pipeline Engineering Consulting GmbH, Berlin – waren beauftragt die erforderlichen Leistungen im Tief- und Rohrbau zu untersetzen, Ausschreibungsunterlagen zu erarbeiten, das Behörden-Engineering abzuwickeln und

In Zukunft schneller durch Deutschland – mit der Bahn?



Grabungen der Archäologen



Vorbereitung Montagegrube und Rohrgraben

Vorbereitung Rohrgraben und Wasserhaltung



Fotos: VNG AG



Einbau des Produktrohres



Spundwände zur Vorbereitung des Rohrgrabens



Montagevorbereitung

die Bauüberwachung sicherzustellen. Nachdem die neue Trassenführung geklärt und der Oberboden abgeschoben war, konnte jedoch mit den eigentlichen Arbeiten nicht sofort begonnen werden. Das Vorhandensein möglicher Zeugnisse der Vergangenheit war zu prüfen und zu sichern. Archäologen hatten die Baustellen „fest im Griff“, bevor der eigentliche Tiefbau starten konnte.

Durch die VNG als Auftraggeber wurde eine Arbeitsgemeinschaft der Firmen Max Streicher GmbH & Co. KG, Friedrich Vorwerk Rohrleitungsbau GmbH & Co. KG sowie PPS Pipeline Systems GmbH mit der Realisierung der Maßnahmen beauftragt. Für den Auftraggeber hatte Georg Albert, als zuständiger Projektmanager, die Fäden in der Hand.

Allein für die erforderlichen Baugruben und die Rohrgräben mussten auf Grund der Verlegungstiefen insgesamt fast 31.000 m³ Boden ausgehoben und zum Teil abtransportiert und zwischengelagert werden. Nach den technologischen Arbeiten zur Vorbereitung des Produktrohres (Verschweißen der Einzelrohre, Isolierarbeiten, Aufbringen von Abstandhaltern, Vormontage der begleitenden Schutzrohranlagen usw.) konnte das Produktrohr im Mantelrohr eingebracht und für die Einbindungsarbeiten vorbereitet werden.

Auch Besonderheiten waren zu beachten. So wurde an einer der Baugruben eine geologische Besonderheit – Schwemmsand – angetroffen. Um den Rohrgraben in diesem Bereich vorbereiten zu können, musste die gesamte Grabenlänge mit einer zusätzlichen Spundwand gesichert werden. Baubeginn für die betreffenden Bauabschnitte war der 15.09.2009. Der Abschluss der technologischen Arbeiten erfolgte planmäßig am 11.11.2009. Mit Abschluss der Bodenbewegungen Ende November wurden die Voraussetzungen für den weiteren planmäßigen Trassenvortrieb geschaffen und ein weiterer Mosaikstein zur Vorbereitung der Inbetriebnahme der Trasse zum Winterfahrplan 2015 eingefügt. Die Trassierung der Bahnstrecke ist für eine Geschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt, wodurch sich die Fahrzeit von Erfurt nach Leipzig auf 39 Minuten, die Fahrt von Erfurt nach Halle auf 31 Minuten reduzieren lässt.