

Alle Leistungen aus einer Hand

Beim mehr als zwei Jahre währenden Umbau des Eisenbahn-Verkehrsknotens Roßlau/Dessau koordiniert ein Generalunternehmer alle Gewerke – von Kabeltiefbau über Oberbau bis hin zu Oberleitungsmontage, Telekommunikation und Ingenieurbauleistungen. Mit immensen Vorteilen für den Bauablauf und eine Garantie für Qualität und Termintreue.

Der Eisenbahnknoten Roßlau/Dessau und seine Zulaufstrecken befinden sich im Osten des Bundeslandes Sachsen-Anhalt und im Südwesten des Bundeslandes Brandenburg. Die Anlagen erstrecken sich in Nord-Süd-Richtung über rund 45 Kilometer von Wiesenburg bis Bitterfeld und in Ost-West-Richtung von Zerbst bis Lutherstadt Wittenberg. Seitens der Deutsche Bahn AG gehören sie zu den Regionalbereichen Südost und Ost der DB Netz AG sowie den Regionalbereichen Südost der DB Station&Service AG bzw. der DB Energie GmbH.

Die Grundkonzeption der Eisenbahnanlagen entstand in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Trotz Veränderungen, Sanierungen und Umbaumaßnahmen kleineren Umfangs entsprechen die Gleisanlagen und Stellwerke sowie die Infrastruktur insbesondere wegen des starken Rückgangs des Wagenladungsverkehrs nicht mehr den heutigen und künftigen Anforderungen an moderne Bahnanlagen. Noch vor einigen Jahrzehnten bewältigte

das dichte Eisenbahnnetz der einstigen Industrieregion Dessau–Wolfen–Bitterfeld umfangreiche Personen- und Güterverkehrsströme.

Heute gehört der Eisenbahnknoten, den täglich ca. 580 Züge passieren, insbesondere für den Güterverkehr zu den bedeutendsten Schnittstellen zwischen den Eisenbahnkorridoren Benelux–Nordseehäfen–Magdeburg–Osteuropa einerseits und Frankfurt (Oder)–Berlin–Halle (Saale)–Leipzig andererseits.

Auch der Personenverkehr besitzt nach wie vor Bedeutung. Den Bahnhof Dessau frequentieren täglich ca. 1.500 Reisende bei ca. 220 Zughalten. Deshalb gehört die Umgestaltung des Gesamtkomplexes Eisenbahnknoten Roßlau/Dessau für gegenwärtige und zukünftige Bedürfnisse von Verkehr und Fahrgastkomfort zu den wichtigsten, seit langem geplanten Maßnahmen der Deutsche Bahn AG.

Oktober 2009: Der Hauptbahnhof Dessau vor Beginn der Umbaumaßnahmen



Juni 2010: Die bereits fertig gestellten, neuen Gleisanlagen im westlichen Bereich des Hauptbahnhofes Dessau.



Bund und Deutsche Bahn AG investieren hier bis zum Jahr 2015 insgesamt 310 Millionen Euro. Die DB AG beschloss den Umbau als Grunderneuerung unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes als Maßnahme des Programms optimierter Bauablauf/Planquadrat – eine außerordentliche Herausforderung an Logistik und Koordinierung des Gesamtbaublaufes.

Freie Strecke zwischen Dessau und Raguhn ist erster Schauplatz

Die Leistungen des ersten Realisierungsabschnittes des Gesamtkomplexes erfolgen im Zeitraum von Februar 2009 bis März 2011. Die Baumaßnahmen erstrecken sich auf Teile der Eisenbahntrasse Trebnitz–Leipzig (6411) im Landkreis Anhalt-Bitterfeld bis zur kreisfreien Stadt Dessau-Roßlau, der Strecke Dessau–Köthen (6419) sowie vom Hbf. Dessau bis Bahnhof (6856). Dieser erste Realisierungsabschnitt umfasst den Umbau des Bahnhofes Dessau einschließlich der Strecke 6411 sowie die Ertüchtigung der durchgehenden Hauptgleise und des im Bahnhof beginnenden Streckengleises 6419 mit der ESTW-UZ Dessau und dem ESTW-A Raguhn.

Das Baufeld erstreckt sich über eine Gesamtlänge von 28,6 km, während der Schwerpunkt der Leistungen im Bereich des Bahnhofes Dessau liegt.

Auf der Strecke 6411 beginnen die Baumaßnahmen im Bereich des Bahnhofes Bitterfeld (km 46,4), setzen sich fort über die Haltepunkte Greppin, den Bahnhof Wolfen, die Haltepunkte Jeßnitz, Raguhn, Marke, Dessau-Süd über den Hauptbahnhof Dessau und reichen bis zum Bahnhof Roßlau (km 17,8).

Von km 18,4 bis zur Einfahrt Hauptbahnhof Dessau durchquert die Strecke das Biosphärenreservat Mittlere Elbe. Der Baubereich führt durch landwirtschaftlich genutzte Flächen, Wald, Gewerbe und Wohngebiete in Dessau, Wolfen und Raguhn. Verwaltungstechnisch sind sowohl die kreisfreie Stadt Dessau-Roßlau als auch der Landkreis Anhalt-Bitterfeld für tangierende Maßnahmen und Genehmigungen zuständig.

Generalunternehmer SPITZKE vereint alle Gewerke

Die Auftragserteilung für die Planungs- und Bauleistungen des 1. Realisierungsabschnittes erfolgte im Dezember 2008 an die Unternehmensgruppe SPITZKE. Entscheidend für die Vergabe war neben der wirtschaftlichen und technischen Wertung des Angebotes auch der Anspruch, alle Leistungen aus einer Hand zu realisieren. Damit reduziert der Auf-

traggeber die bei Einzelvergabe häufig entstehenden Probleme an den Schnittstellen auf ein Minimum.

Die Unternehmensgruppe SPITZKE bietet als Bahnbau-Komplettanbieter die Gewerke Gleisbau, Kabeltiefbau, Spezialtiefbau, Oberleitungsmontage inklusive Planung, Ingenieurbau, Elektrotechnik mit Telekommunikations- und 50-Hz-Anlagen sowie Leit- und Sicherungstechnik aus eigener Hand. Die Koordinierung der unterschiedlichen Leistun-



Von Anfang an liefen im Bereich des Hauptbahnhofes Dessau mehrere Gewerke parallel. Dazu gehörten der Umbau der Gleise und Weichen (Fotos oben: nördlicher Bereich Hauptbahnhof Dessau) wie auch die gesamte Oberleitungsmontage (Foto unten: Rammarbeiten zur Herstellung von Fundamenten für Fahrleitungsmasten).



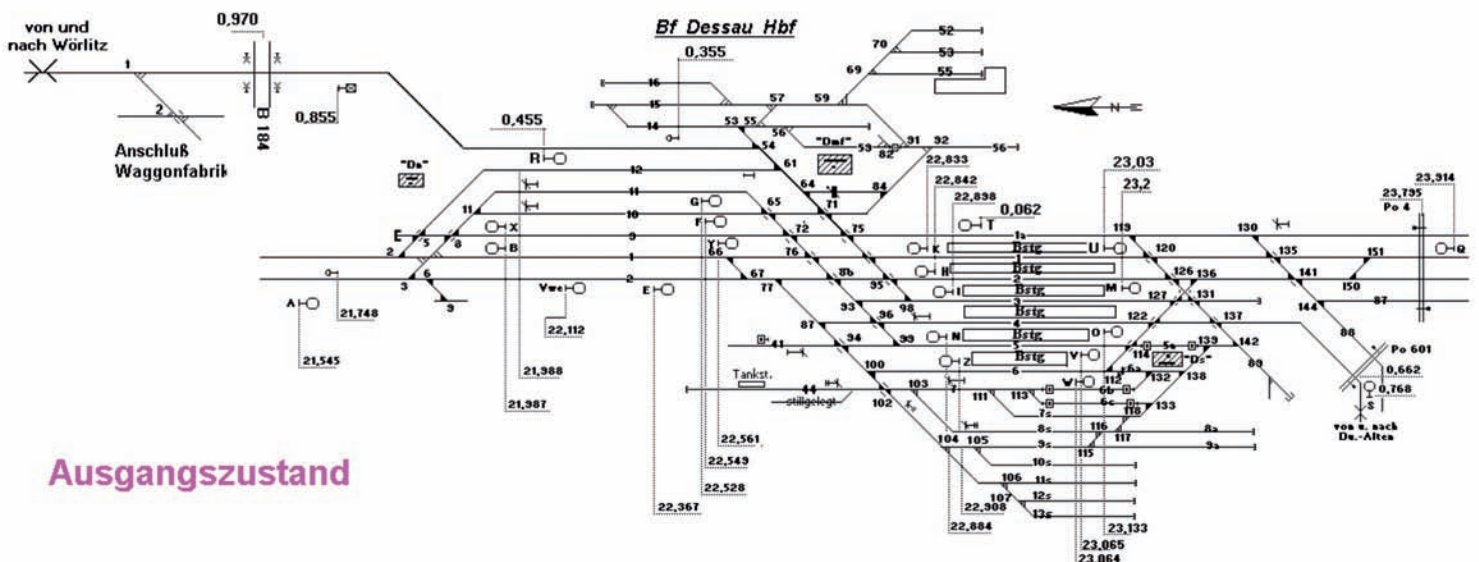
Während auf freier Strecke die Montage der Ausleger für die neue Oberleitung erfolgte (Foto oben), waren die Ingenieurbau-Teams mit der Erneuerung der Eisenbahnüberführungen beschäftigt (Foto unten: Schalungsarbeiten am EÜ Raguhn).

gen gehört selbstverständlich ebenfalls dazu. Für die Bauherren DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH ist die SPITZKE AG deshalb ein idealer Partner bei der Ausführung dieses komplexen Projektes.

Die wesentlichen durchzuführenden Leistungen unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs – trotz umfangreicher Sperrzeiten – umfassen:

- Spurplanrationalisierung mit Um- und Neubau von ca. 11.000 m Gleis
- Rück- und Neubau von 42 Weichen
- Ausbau von 21 Weichen und Lückenschluss
- Schotter- und Bodenaustausch von ca. 180.000 t
- Anpassung von Bahnsteigen in den Bahnhöfen Dessau infolge der Spurplanumgestaltung
- Komplettsanierung des Bahnhofs Wolfen
- Rück- und Neubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) am Ablaufberg bei km 21,260
- Rück- und Neubau der Eisenbahnüberführung EÜ am Bahnhof Raguhn bei km 37,520
- Rückbau eines ehemaligen Gepäcktunnels im Hbf. Dessau
- Rückbau der Alt-Stellwerke nach Inbetriebnahme des ESTW in Dessau, Wolfen und Raguhn
- Ausrüstung der Stellwerke Dessau und Raguhn mit Leit- und Sicherungstechnik
- umfangreicher Tiefbau und Kabeltiefbau auf der Strecke 6411, der Strecke 6419, in den Bahnhöfen Dessau und Wolfen sowie an den Haltepunkten Dessau Süd, Marke, Raguhn, Jeßnitz und Greppin
- Neubau der Leit- und Sicherungstechnik für das ESTW-UZ Dessau sowie das ESTW-A Raguhn
- Neubau elektrotechnischer Anlagen 50 Hz (Einspeisung ESTW, Weichenheizungsanlagen, Gleisfeldbeleuchtung)
- Herstellen der Einspeisung der Bahnübergänge, Beleuchtungsanlagen
- Stromversorgung für Anlagen der DB Station&Service AG
- Rück- und Neubau der Oberleitungsanlagen 16 2/3 Hz auf eine Länge von ca. 60.000 m
- Neubau von ca. 30.000 m Kabelgefäßsystem
- Erneuerung von 7 Bahnübergängen mit neuen elektronischen Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜSA)
- Anpassung von 5 bereits mit neuen elektronischen BÜSA ausgerüsteten Bahnübergängen inkl. der erforderlichen Straßenanpassung
- Neubau von Telekommunikationsanlagen

Die Bahnanlagen des Hauptbahnhofes Dessau vor der Spurplanrationalisierung 2009.



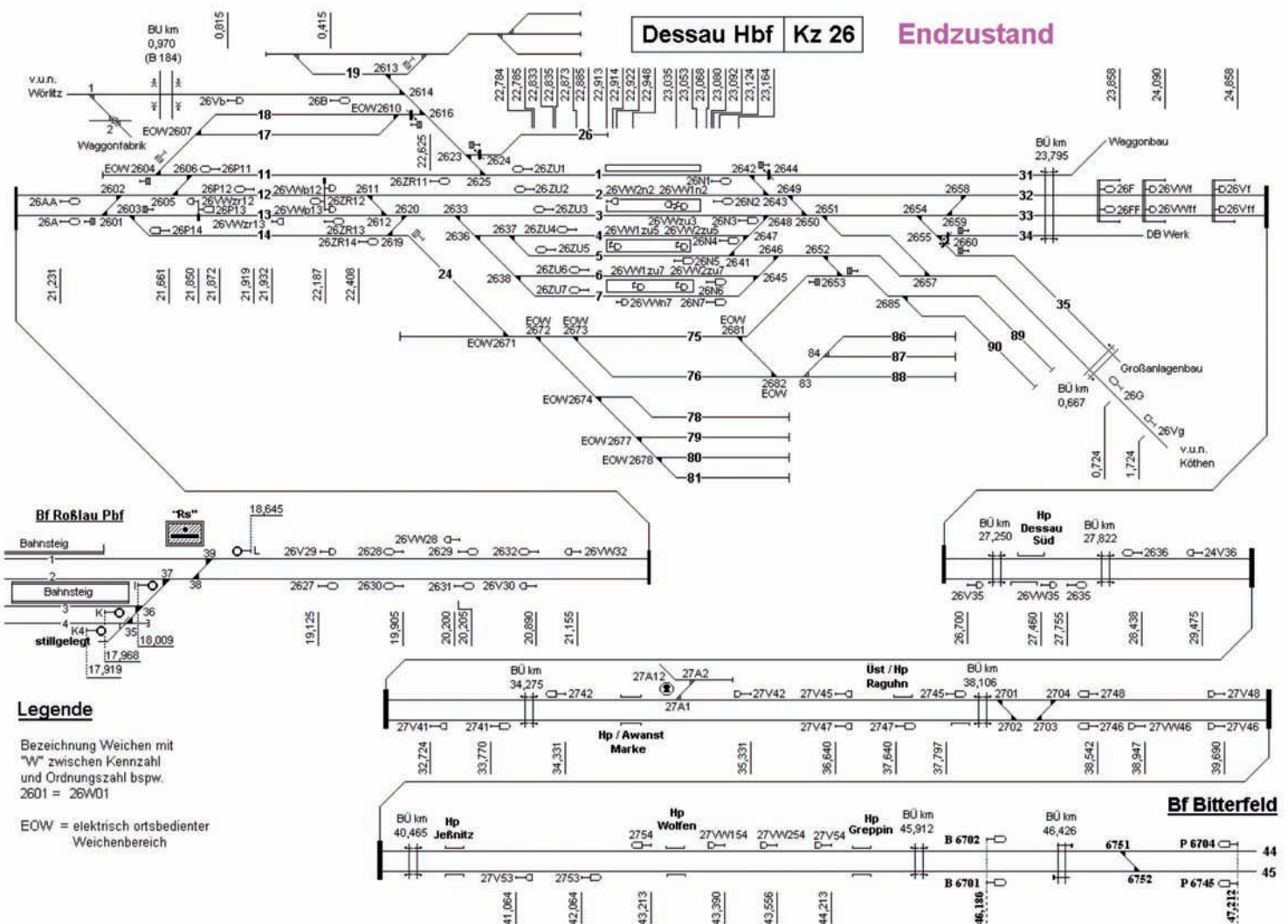
Optimierter Bauablauf mit exakt definierten Bauzuständen

Die Realisierung der Maßnahmen erfolgt nach einem optimierten Bauablauf mit insgesamt 13 Bauzuständen. Sie wurden im Zuge der Planung des Gesamtprojektes definiert und mit den einzelnen Maßnahmen abgestimmt. Daraus ergibt sich die Struktur der Teilleistungen.

Allein für den Bereich Bahnhof Dessau sind sieben Bauzustände vorgesehen. Parallel dazu gibt es weitere Bauzustände für die Bahnhöfe Wolfen und Raguhn, welche die Leistungszeiträume für Teilleistungen festlegen und somit die Schnittstellen zu den Ausrüstungsgewerken sichern. Eine Vielzahl von Arbeiten wird darüber hinaus in zusätzlichen nächtlichen Sperrpausen ausgeführt.

Die insgesamt 13 Bauzustände gliedern sich in folgende Teilleistungen:

Dessau Bauzustand 0 17.08.2009–31.08.2009	Ertüchtigung Gleis 1a im Bhf. Dessau und Verlängerung des Bahnsteiges Gl. 1a von bisher 50 m auf 140 m Nutzlänge
Dessau Bauzustand 1 31.08.2009–07.09.2009	Rückbau der Gleise 6c und 7s, Rückbau der Weichen 111, 113, Rückbau der Weichen 101 und 102, Neubau der Weichen 71 und 72, Umbau des Gleises 90 und Ertüchtigung der DKW 5 für v max. 40 km/h
Dessau Bauzustand 2 05.10.2009–04.09.2010	Sperrung der Bahnsteiggleise 4, 5 und 6 (damit sind nur die Bahnsteige 1a, 1, 2 und 3 verfügbar), Umbau der Weiche 141 von EKW zur DKW
Dessau Bauzustand 3 07.01.2010–04.09.2010	Sperrung der Gleise 1 und 2 im Bhf. Dessau (Zugfahrten Roßlau–Dessau und Dessau–Roßlau erfolgen in dieser Zeit über die Gleise 10 und 11), 3 Wochen Vollsperrung: 12.07.2010–02.08.2010: Strecke 6411: Gleis 1 und Gleis 2 von km 23,795 südlicher Bereich Hbf. Dessau bis km 46,180 (Bahnhof Bitterfeld) sowie die Anschlussgleise 86 und 87
Dessau Bauzustand 4 02.08.2010–04.09.2010	Sperrung Gleis 1 und 2 Hbf. Dessau (Zugfahrten zwischen Roßlau–Dessau und Dessau–Roßlau erfolgen in dieser Zeit über die Gleise 10 und 11, Sperrung des Gleises Dessau–Köthen, Anbindung des Gleises 31 an Weiche 88
Dessau Bauzustand 5 04.09.2010–18.03.2011	Teil-Inbetriebnahme ESTW-UZ Dessau am 04./05.09.2010, 6 Wochen Vollsperrung: 05.09.2010–16.10.2010: Sperrung der Gleise Roßlau–Dessau und Dessau–Roßlau (Zugfahrten erfolgen in dieser Zeit über die Bahnsteiggleise 3, 4, 5, 6 und 7), Hbf. Dessau wird für die oberbautechnische Anbindung an das Projekt Muldequerung vorübergehend Kopfbahnhof, Inbetriebnahme der Erweiterung ESTW-UZ Dessau am 17.10.2010 17.10.2010–19.03.2011: Umbau der Gleise 1 und 2 sowie der Gleise 11, 17, 18
Dessau Bauzustand 6 19.03.2011–26.03.2011	Rückbau der Weichen 151 und 88, Einbau der Weiche 59, Rückschwenkung des Gleises 31
Dessau Bauzustand 7 26.03.2011–27.03.2011	Inbetriebnahme der Gleise 1, 2, 11, 17, 18, 19, 26, Sperrung der Gleise 34 und 35, Neubau der Weichen 51, 54, 55 und 58
Raguhn Bauzustand 0 13.12.2009 (dauerhaft)	Sperrung des Gleises 3 als Baufreiheitsmaßnahme für den Neubau des Außenbahnsteiges und die Gründung der Oberleitungsmasten
Raguhn Bauzustand 2 12.07.2010–02.08.2010	Umfangreicher Ausbau von Weichen, Umbau der Oberleitungsanlagen, Einbau von Weichen, Vorbereitung für die Inbetriebnahme des ESTW-A Raguhn
Raguhn Bauzustand 3 02.08.2010–04.09.2010	Abnahmearbeiten und Vorbereitung zur Inbetriebnahme des ESTW-A Raguhn
Wolfen Bauzustand 1 10.05.2010–12.07.2010	Sperrung in Vorbereitung der Auflassung des Bhf. Wolfen, Rückbau der Bahnsteigdächer, Errichtung eines Provisoriums zur 50 Hz-Versorgung der Bahnsteige
Wolfen Bauzustand 2 12.07.2010 - 02.08.2010	Ausbau und Rückbau von diversen Weichen, Umbau und Rückbau der Oberleitungsanlagen, Sanierungsarbeiten an den Bahnsteiganlagen, Vorbereitung für die Inbetriebnahme des ESTW-UZ Dessau und des ESTW-A Raguhn



Der geplante Endzustand der Bahnanlagen des Hauptbahnhofes Dessau, der Bahnhöfe Roßlau und Bitterfeld sowie der Haltepunkte Dessau Süd und Raguhn nach der Fertigstellung im März 2011.

Um während der Baumaßnahmen die notwendige Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes zu gewährleisten, wurden zunächst in einem vorgeschobenen Bauzustand 0 Teilbereiche des Bahnhofes Dessau an die Baubedingungen angepasst. Dazu gehörte neben Arbeiten an der Beleuchtungsanlage auch die Veränderung des Bahnsteiges am Gleis 1a. Für den Halt der Züge während der Bauzeit wurde er mittels einer Holzkonstruktion auf 0,54 m über SO erhöht, auf mindestens 2,50 m verbreitert und um 90 m auf insgesamt 140 m verlängert. Gleichzeitig wurde das bisher nur teilweise befahrene Gleis 1a erneuert, um es für die Dauer der Umbauarbeiten im Hbf. Dessau als Hauptgleis zu nutzen.

Kampfmittelsondierung im Vorfeld der Rammarbeiten

Zur besonderen Herausforderung am Beginn der Baumaßnahmen entwickelten sich die Rammarbeiten zum Setzen der Fundamente der Oberleitungsmasten und Signale, weil ein Großteil des Bau-

des als Kampfmittelverdachtsfläche definiert war. So wurde mittels Georadar ein Terrain von insgesamt 130.000 m² untersucht, ca. 160 Bohrlochsondierungen mussten durchgeführt werden. Eine Fachfirma übernahm in Abstimmung mit der SPITZKE SCHOMBURG SPEZIALTIEFBAU GmbH, die mit den Rammarbeiten beauftragt war, die kampfmitteltechnische Tiefensondierung an den vorgesehenen Standorten der Oberleitungs- und Signalmasten. Außerhalb des Baufeldes mussten für Sondierungen zusätzliche nächtliche Sperrungen der Hauptgleise ermöglicht werden.

Dabei erwies sich der Einsatz der lärmintensiven Rammtechnik in den Nachtstunden, insbesondere in den besiedelten Gebieten von Raguhn, Wolfen und Dessau, als nicht ganz unproblematisch. Nur dank guter Zusammenarbeit mit den Umweltämtern und dem Eisenbahnbundesamt, umfangreicher Vorkehrungen bei der Bauausführung sowie nicht zuletzt des Verständnisses der Anwohner konnten die Gründungsarbeiten im vorgesehenen Zeitfenster realisiert werden.

Komplexe Koordination von Leistungen und Gewerken

Wesentlich für den Erfolg des Projektes war von Anfang an die exakte Koordination der verschiedenen Teilleistungen und unterschiedlichen Gewerke aus einer Hand.

Deshalb wurden alle Arbeiten nicht nur inhaltlich, sondern auch unter logistischen Gesichtspunkten genauestens aufeinander abgestimmt.

So arbeiteten Oberbau und Kabeltiefbau bei der Fertigstellung des Kabelgefäßsystems nahezu täglich Hand in Hand. Damit gewährleisteten sie die Durchgängigkeit für die spätere Verlegung der Kabel der Leit- und Sicherungstechnik, der 50 HZ Anlagen sowie der OSE-Anlagen zum vorgegebe-

stimmung aller am Bau Beteiligten immer bedeutungsvoller. Daraufhin beschloss der Auftraggeber, besondere Schwerpunkte aus den regulären Planungs- und Baubesprechungen auszulagern. Zur Abstimmung der Inbetriebnahme sowie zur Realisierung der Bahnübergänge fanden zusätzlich regelmäßige Besprechungen unter Teilnahme der Bauherrenvertreter statt. Damit wurde es der Unternehmensgruppe SPITZKE möglich, schon sehr früh die Realisierungszeiten der Teilgewerke festzulegen und mit den Fachdiensten der DB AG sowie den Ausrüstungsgewerken in diesem Projekt abzustimmen.

Allein die Vorgabe, von den insgesamt neun umzubauenden Bahnübergängen sieben im Rahmen der 3-Wochen-Sperrung im Juli/August 2010 zu realisieren, bedeutete eine enorme Herausforde-

Der südliche Bereich des Hauptbahnhofes Dessau im Juni 2010. Gleisanlagen und Oberleitungsmasten sind bereits fertig gestellt. Links im Hintergrund: das neue ESTW-Gebäude UZ Dessau.



nen Übergabetermin im Juni 2010. Auftretende Probleme wurden gemeinsam gelöst:

- Bei der Planung der Bauzustände zum Beispiel korrespondierten die Einzelgewerke nicht in allen Punkten miteinander. So stellte sich im Zuge der Feinplanung heraus, dass bereits im Frühsommer 2010 Kabelgefäßsysteme in Endlage in Baubereichen realisiert werden sollten, deren Oberbau erst im Spätsommer geplant war
- Durch Umplanungen und zusätzliche Kabeltiefbauplanungen für Provisorien wurden die Termine sichergestellt und damit die Fertigstellung der Leistungen für die Ausrüster garantiert.

Bereits im 2. Halbjahr 2009 wurde im Hinblick auf die Inbetriebnahme die Notwendigkeit der Ab-

stimmung aller am Bau Beteiligten immer bedeutungsvoller. Daraufhin beschloss der Auftraggeber, besondere Schwerpunkte aus den regulären Planungs- und Baubesprechungen auszulagern. Zur Abstimmung der Inbetriebnahme sowie zur Realisierung der Bahnübergänge fanden zusätzlich regelmäßige Besprechungen unter Teilnahme der Bauherrenvertreter statt. Damit wurde es der Unternehmensgruppe SPITZKE möglich, schon sehr früh die Realisierungszeiten der Teilgewerke festzulegen und mit den Fachdiensten der DB AG sowie den Ausrüstungsgewerken in diesem Projekt abzustimmen.

Intelligente Lösungen durch Kooperation aller Partner

Als besonders schwierig erwies sich, während der Streckenumbauarbeiten innerhalb der 3-Wochen

Totalsperrung die Energieversorgung und Straßenanbindung des Instandsetzungswerkes der DB AG in Dessau Süd sicherzustellen. Auch der Bahnübergang am Haltepunkt Dessau Süd unmittelbar vor den Toren des Werkes wurde zur Herausforderung. Hier war der Abbruch eines baufälligen Fußgängertunnels aus den 50er Jahren, der die bestehenden Hauptgleise nach Bitterfeld bzw. Dessau unterquerte, vorgesehen. Die Stadtwerke Dessau (DVG) wollten gleichzeitig die Umbauarbeiten nutzen, um ihre Medienleitungen zu erneuern, und in den ehemaligen Tunnel zu verlegen. Um dem Instandsetzungswerk die logistische Andienung per LKW nahezu durchgängig zu ermöglichen, wurden die umfangreichen Bauarbeiten am Bahnübergang unter halbseitiger Straßensperrung und im Rahmen der dreiwöchigen Totalsperrung der Haupt- und Anschlussgleise durchgeführt. Für dieses anspruchsvolle Konzept wurden durch enge Kooperation der Betriebsleitung des Instandsetzungswerkes und der Projektleitung der SPITZKE AG für beide Seiten tragbare Lösungen gefunden.

Eine noch weitaus brisantere Thematik entwickelte sich im Zuge der Feinplanung für die dreiwöchige Totalsperrung der Hauptstrecke zwischen Dessau und Bitterfeld sowie der damit unmittelbar ver-

bundenen Anschlussgleise 86 und 87 im Bahnhof Dessau. Der Bauablaufplan sah vor, die Anschlussgleise, zu denen auch das Gleis 87 als Anschlussgleis des DB-Instandsetzungswerkes zählt, an jeweils fünf Tagen betrieblich und elektrisch zu sperren.

Für das DB-Instandsetzungswerk, das mit dem Bahnstrom (15 kV 16,7 Hz) der Oberleitungsanlage versorgt wurde, hätte die Abschaltung der Oberleitung über dem Gleis 87 jedoch die komplette Unterbrechung der Energiezufuhr für die Fahrzeugtraktion innerhalb des Werkes bedeutet. Vor dem Projektteam stand die schier unlösbare Aufgabe, eine dauerhafte Energieversorgung des Instandsetzungswerkes während der 3-Wochen-Sperrung zu gewährleisten, und dennoch die übrigen Baubereiche spannungsfrei zu halten.

Die Suche nach Alternativeinspeisungen brachte zunächst keine Erfolge, da der Bahnstrom in diesem Bereich über eine Unterversorgung in Roßlau, also aus nördlicher Richtung kommend, erfolgt. Eine Einspeisung aus südlicher Richtung musste aufgrund der notwendigen Komplettabschaltung ebenfalls verworfen werden. Auch eine Einspeisung aus der Oberleitung der Strecke 6419

Im nördlichen Bereich des Hauptbahnhofes Dessau in Höhe des Stellwerkes DN sind im Juni 2010 bereits die Gleise 13 und 14 vorgestreckt.



(Abzweig nach Köthen) war nicht möglich, da hier eine Behelfseinspeisung über Fremdgelände verlaufen wäre, was zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt geführt hätte.

Die Rettung brachte schließlich eine Idee der Fachbauleitung des Unternehmensbereiches Elektrotechnik der SPITZKE AG und des Planungsbüros für Oberleitungsanlagen. Der Lösungsvorschlag der Planungsingenieure sah folgende Variante vor:

- Verlegung einer bauzeitlichen Umgehungsleitung von ca. 780 m Länge bei Nutzung von vorhandenen Masten der Bestandsanlage und von neuen Masten, die schon für die nachfolgenden Bauzustände gestellt waren
- Montage von bauzeitlichen Mastankern
- Speisung der Umgehungsleitung aus dem betrieblich genutzten Teil des Hbf. Dessau über einen Schalter mit Handantrieb
- Anpassung des Schaltzustandes im Hbf. Dessau durch Bauisolationen, Einbau und Öffnen von Stromverbindern

In Zusammenarbeit mit DB Energie und dem Anlagenverantwortlichen wurde diese Lösung sehr kurzfristig planerisch umgesetzt. Im Ergebnis war im Umbaubereich (Baufeld) die Oberleitung spannungslos, und gleichzeitig die dauerhafte Versorgung des Instandsetzungswerkes sichergestellt. Für den Bauablauf bedeutete es lediglich, dass Arbeiten, für die eine Abschaltung der Umgehungsleitung nötig war, nur in den Nächten erfolgen konnten.

Eine weitere kurzfristige Lösung präsentierte das Projektteam der Unternehmensgruppe SPITZKE im Rahmen der geplanten Arbeiten an der Elbebrücke bei Roßlau.

Innerhalb der Bauzeit des separaten Projektes Sanierung Elbebrücke, wurde der Korrosionsschutz der Elbebrücke durch ein bahneigenes Unternehmen erneuert.

Im Zuge dieses Projektes erfolgte die Planung und Umsetzung der Anpassung der Oberleitungsanlage einschließlich der Bahnenergieleitungen über die Elbe und im Südkopf des Bahnhofes Roßlau durch die SPITZKE AG, um eine durchgängige Erneuerung der Oberleitungsanlage zu garantieren.

Inbetriebnahme am 17. Oktober 2010

Nach Abschluss der 3-Wochen-Sperrung vom 12. Juli bis 2. August 2010 und nach erfolgreicher Inbetriebnahme des Streckenabschnittes 6411 ist ein Meilenstein in der Realisierung dieses Großprojektes erreicht. Weitere folgen mit der Inbetriebnahme der ESTW-UZ Dessau und ESTW-A Raguhn. Höhepunkt ist schließlich am 17. Oktober 2010 die feierliche Inbetriebnahme des gesamten Streckenabschnittes mit neuer Infrastruktur, Gleisanlagen für Hochgeschwindigkeiten, komplett neuer Oberleitungsanlage und moderner Stellwerkstechnik von Roßlau bis Bitterfeld.

Nach Abschluss der noch folgenden Bauzustände bis März 2011 wird der gesamte Bereich auf eine Streckengeschwindigkeit von V_{max} 160 km/h ertüchtigt sein. Die Unternehmensgruppe SPITZKE hat hierzu einen erheblichen Beitrag geleistet.

Thomas Lottig

Projektleiter Knoten Roßlau/Dessau
SPITZKE AG
info@spitzke.com

Summary

From underground cable engineering and superstructure to overhead line assembly, telecommunications and engineering construction work: every aspect of the hitherto over two year-long modernization of the Rosslau/Dessau rail hub is single sourced. This has had immense benefits in terms of coordinating construction progress, as well as quality and deadline guarantees.