

Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt Eisenbahnüberführung Itztalbrücke Erdbau Coburg Nord



Itztalbrücke bei Rödental in Bayern, Stahl-Verbund-Tragwerk mit oben liegender Betonfahrbahnplatte (parallel im Hintergrund die BAB A 73)

Itztalbrücke

Die Neubaustrecke (NBS) verläuft in diesem Abschnitt östlich von Coburg. Über zwei Verbindungskurven bei Niederfühlbach und Dörfles-Esbach wird die Stadt an die Trasse angeschlossen. Mit einer 868 Meter langen und maximal 30 Meter hohen Brücke überquert die Strecke das Tal der Itz zwischen Dörfles-Esbach und Rödental. Das Ende 2005 fertig gestellte Bauwerk ist eine Stahlverbund-Konstruktion mit untenliegenden Stahlfachwerkträgern – eine schlanke und transparente Architektur. Die Brücke ist auf 14 Pfeilern und zwei Widerlagern gelagert. Die Spannweite zwischen den Pfeilern beträgt 58 Meter. Die Investition betrug zirka 18 Millionen Euro. Der Bau der Brücke stand in enger Abhängigkeit zu den Bauvorhaben für eine komplexe Verkehrslösung mit der parallel geführten Autobahnbrücke der A 73 sowie der Umverlegung der kreuzenden Staatsstraße. Die in zirka 25 Metern Abstand westlich entstehende Autobahnbrücke Itztal machte umfangreiche Koordinierungsmaßnahmen der Auftraggeber Deutsche Bahn und Autobahndirektion Nordbayern erforderlich. Vor dem eigentlichen Brückenbau mussten auf Grund des unzureichenden Tragverhaltens des anstehenden Baugrundes im Itztal umfangreiche Vorbereitungen getroffen werden. Die Gründung der beiden Widerlager und der 14 Stahl-

betonhohl Pfeiler erfolgte als Tiefgründung mittels bis zu 30 Meter tiefen Großbohrpfählen mit einem Durchmesser von 1,2 Metern. Dem Bau vorausgegangen war die Sanierung einer ehemaligen Abfall-Deponie an der nördlichen Talflanke. Der Untergrund musste stand sicher gemacht werden, weil in deren Hang die Feste Fahrbahn für die Gleise gegründet wird. Zudem befand sich im Bereich des südlichen Widerlagers ein ehemaliges Munitionsdepot. Hier lagen nur unzureichend Pläne der unterirdischen Bauwerke vor, so dass teilweise während der Bauausführung erkundet werden musste. Auf die Pfeilerköpfe wurde nach Herstellung der Pfeiler ein am Boden vormontiertes Stahlstrebenfachwerk (insgesamt 2600 Tonnen) mit Mobilkränen als Zwei- bzw. Dreifeldtragwerk aufgesetzt. Auf den Obergurten dieses Tragwerkes ist abschließend eine 45 Zentimeter starke Betonfahrbahnplatte betoniert worden, auf die später Gleise, Signalanlagen, Lärmschutzwände usw. montiert werden.

Coburg Nord

Im weiteren Verlauf der Neubaustrecke (NBS) Ebensfeld–Erfurt in Richtung Norden wurden zwischen Dörfles-Esbach und Oeslau umfangreiche Erdbauarbeiten in paralleler Lage zur Bundesautobahn BAB A 73 durch geführt.



- Neubaustrecke
- Talbrücke
- Tunnel

Bauzeit:
2006 bis 2008

Bauherr:
DB Netz AG

Herausgeber
DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Südost
Großprojekt VDE 8
Projektabschnitt
NBS Ebensfeld–Erfurt
Kurt-Schumacher-Straße 1
99084 Erfurt

Tel.: 0361 4300 242

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: August 2009

www.vde8.de

Dabei handelt es sich um die rund 2 Kilometer überwiegend im Einschnitt verlaufende Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt sowie die eingleisige etwa 1,3 Kilometer lange Verbindungskurve zur Bestandsstrecke Coburg–Sonneberg zum Anschluss Coburgs an die NBS. Die Verbindungskurve führt von der Bestandsstrecke bis zum Herzogsweg in Dammlage und von dort bis zur Einbindung an die NBS als Gelände-Einschnitt. Hierin eingebunden ist das bereits fertiggestellte zirka 170 Meter lange Kreuzungsbauwerk mit der BAB A 73.

Zum Bauabschnitt gehören weiterhin eine Eisenbahn- und zwei Straßenüberführungen. Die Eisenbahnüberführung Herzogsweg liegt innerhalb der Verbindungskurve. Die Straßenüberführungen für die Kreisstraße CO 17 und den Wirtschaftsweg Rosenau mit den zugehörigen Rampen kreuzen die Neubaustrecke nördlich der vorhandenen Eisenbahnüberführung Itztalbrücke. Der Trassenabschnitt ist durch die geotechnischen und hydrologischen Bedingungen, die innerörtlichen Lage sowie die Koordinierung mit der Trassenbündelung der BAB A 73 sehr anspruchsvoll. Die Erdmassen aus den Einschnitten wurden zum überwiegenden Teil an der Erdstoff-Deponie Pilgershöhe abgelagert, anschließend mit Mutterboden bedeckt und somit in die Landschaft einbezogen. Die Massentransporte erfolgen vorwiegend nicht über das öffentliche Straßennetz, sondern innerhalb des Bau-feldes und über die spätere Bahntrasse.

Alle Bauarbeiten werden nach einem Planfeststellungsbeschluss durchgeführt, nachdem in einem öffentlich-rechtlichen Verfahren vor Baubeginn alle betroffenen Kommunen, Behörden und Bürger einbezogen wurden. Für den unvermeidlichen Eingriff in die Natur werden im Abschnitt Coburg Nord 14 Hektar Fläche durch Landschaftsbaumaßnahmen nach ökologischen Gesichtspunkten aufgewertet. Das Kompensationskonzept ist mit der örtlichen Naturschutzbehörde abgestimmt.

Zahlen und Fakten Coburg Nord

Erdarbeiten	1.350.000 m ³
Einbau Schutzschichten	20.000 m ³
Entwässerung	5.500 m:
Stahlpundwände	300 m
Verkehrsflächen	Rückbau 12.500 m ² , Neubau 15.000 m ²
EÜ Herzogsweg Bauwerkslänge	13,0 m
SÜ Wirtschaftsweg Rosenau Bauwerkslänge	44,5 m
SÜ Kreisstraße CO 17 Bauwerkslänge	51,0 m
Investition	ca. 15 Mio. €
Entwurfsgeschwindigkeit	300 km/h

Inbetriebnahme der Strecke 2017