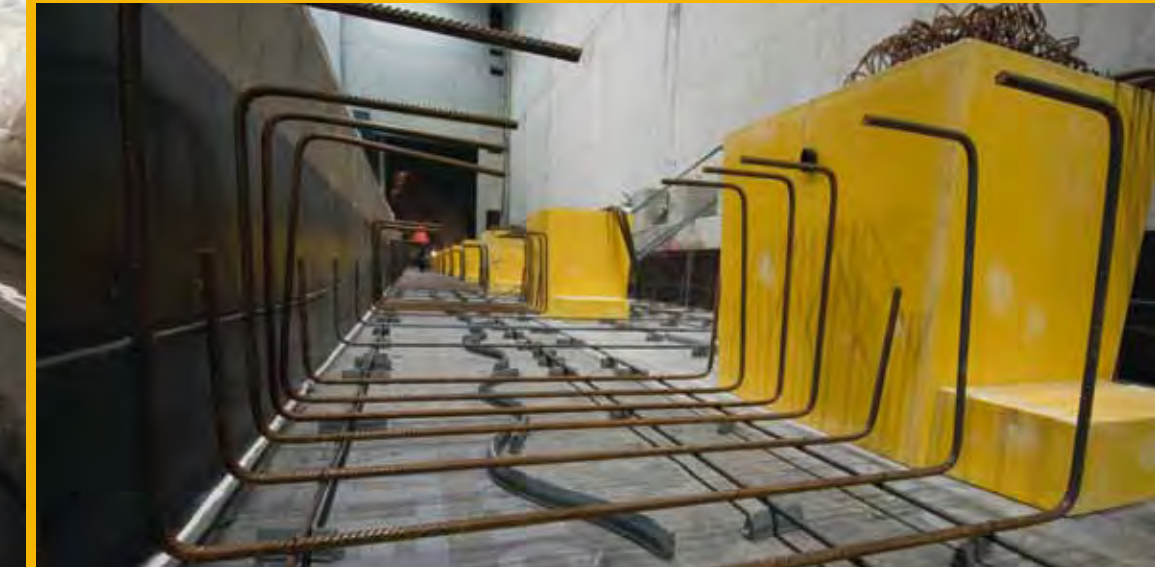




- ◀ Da die Röhren nur vom Bayerischen Bahnhof aus befahren werden konnten, mussten die Betonfahrzeuge bis zu 3 km rückwärts zum Einbauort durch den schmalen Fahrweg rangieren.
- ◀ Um die 3 m breite Fahrbahn herzustellen, wurden die Seitenwände abgeschalt und auf dem Boden Spezialfolien verlegt.
- ⬇ Nach der Positionierung der Revisionsschalungskästen begann die Bewehrung der Festen Fahrbahn mit bis zu **XXXX** kg Stahl pro Kubikmeter Beton.

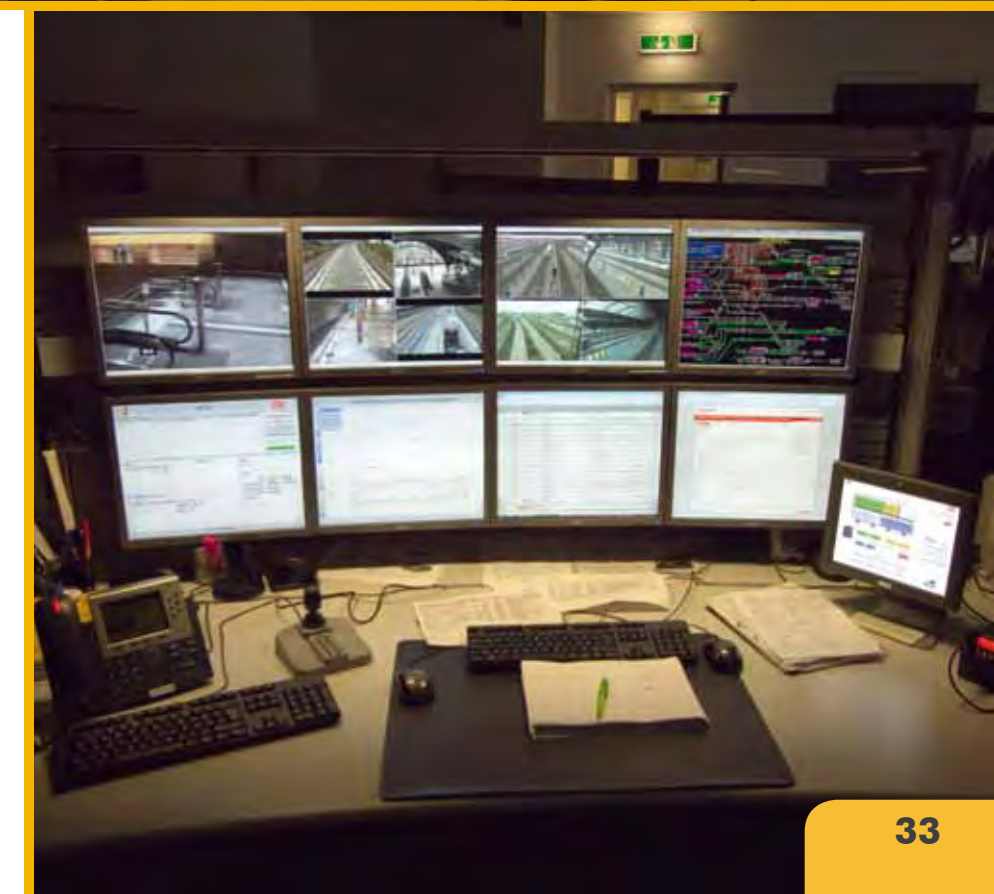




DETAIL



- Um die Oberleitungsabhänger zu montieren, musste vorher die Lage der Bewehrung durch Schablonen auf den Tübbings gekennzeichnet werden. Durch Unterdruck befestigte man dann eine Bohrschablone (siehe Detailbild) am Tübbing. Anschließend konnten die Bohrungen punktgenau ausgeführt werden, ohne die darunter befindliche Bewehrung zu beschädigen.
- Passiert ein Zug den am Gleis befestigten Achszähler, werden so die Achsen innerhalb des Gleisabschnittes gezählt.
- Das Hauptsignal leuchtet „grün“, dies bedeutet Weiterfahrt auf der Strecke 6396, welche die interne Bezeichnung „C“ trägt. Die Ziffer „8“ steht dabei für die Richtgeschwindigkeit von 80 km/h.
- Im 180-Grad-Panoramabild, welches im Bereich des Querschlages entstand, kann man alle Sicherheitseinrichtungen gut erkennen. Neben dem Feuerwehranschluss für die Löschleitung (rot) befinden sich die Notrufsäule (gelb) sowie der Rettungsgang in den Nachbartunnel (blaue Fluchttür). Die Tunnelsicherheitsbeleuchtung und der Handlauf ermöglichen im Notfall eine Orientierung. Weiterhin sind an der Decke die drei Kabel für den Mobilfunk zu sehen.
- An dem Arbeitsplatz in der 3-S-Zentrale werden rund um die Uhr alle Stationen optisch und technisch überwacht.

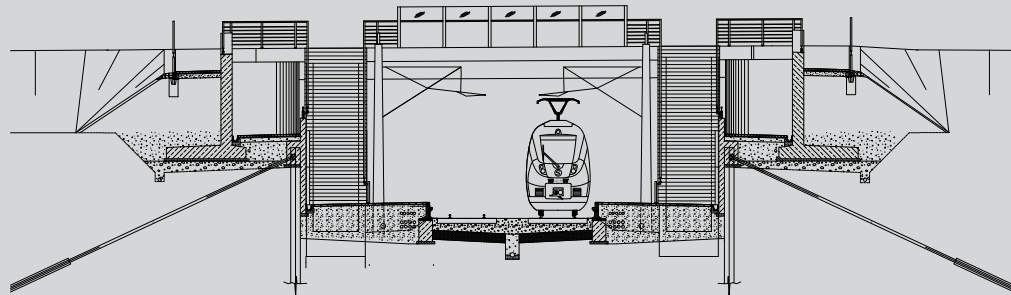


Kurzvorstellung
Station Leipzig MDR

Umgebung: Tierlinken, Media-City, Südvorstadt
Achitekt: DNR Daab Nordheim Reutler Partnerschaft

Die Station Leipzig MDR befindet sich im südlichen Stadtzentrum in Nähe der Tierkliniken an der neuen Stadtteilverbindung Semmelweisstraße / Kurt-Eisner-Straße. Im Zuge des Neubaus wurde auch die Semmelweißbrücke neu errichtet und mit einer Radwegunterführung versehen, die auf Geländenniveau zwischen den Stützwänden der Station hindurchführt.

Die Außenbahnsteige erhalten Treppenzugänge und jeweils eine Rampe, die über eine Zwischenebene zum Bahnsteig führen. In der Stützwand, die mit 5 cm tiefen Texturen und Matrizenschalungen horizontal profiliert ist, sind die Fahrgastunterstände integriert.



■ Station Leipzig MDR

- Eckdaten des Ausbaus der Station:
- 5 Türen
 - 4 050 m Stark- / 233 m Schwachstromkabel
 - 62 Leuchten
 - 26 Lautsprecher
 - 13 Rauchmelder
 - 10 Jalousieklappen
 - 1 650 m² Graffitienschutz
 - 6 Videoüberwachungskameras
 - 2 Uhren / 2 Fahrgastinformationsanlagen / 2 Notrufanlagen

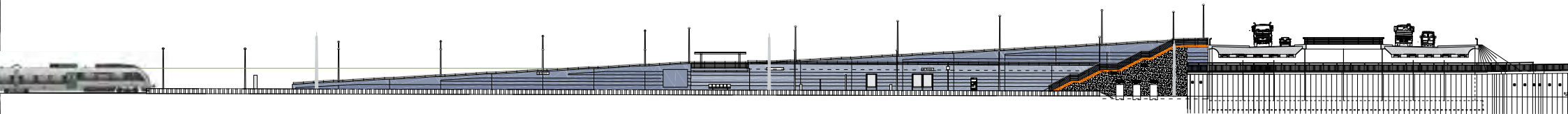
RBA

TGA

2011 2012 2013

Freilegung Fundamente
Bahnsteigmöblierung
1:1-Funktionstest aller technischen Anlagen

Abnahme der Anlagen
Bahnsteigausstattung





- ⬆ Die Glasdächer der Atrien wurden auf die obere Steifenlage aufgesetzt. Insgesamt sind hier 42,4 t Stahl und 811 m² Glas verbaut.
- ⬇ Da jedes Rohr einen anderen Winkel zum Glasdach hat, sind folglich auch die Bögen der Stahlschwerter unterschiedlich gekrümmt. Nach vorläufigen punktuellen Fixierungen der Schwerter setzte man anschließend die endgültigen Schweißnähte.
- ➡ Mit Hilfe eines Autokranes erfolgte im Mai 2012 die Montage der insgesamt 274 Glasscheiben.



DETAIL





- ← Für den Wiederaufbau des historischen Zugangs wurden im Juni 2012 die ersten Kubikmeter Ausgleichsbeton einschließlich der Leerrohre für die Elektrokabel der LED-Handlaufbeleuchtung eingebaut.
- ↓ Bevor abschließend die Befestigung des bronzenen Schriftzuges erfolgte, verlegte 105 Granitblockstufen um die insgesamt 46 Steigungen der Treppenanlage zu überwinden.



Die Treppenanlage zur Untergrundmesshalle aus dem Jahre 1925, die nun als Zugang zur Station dient, wurde originalgetreu mit insgesamt 153 Natursteinblöcken aus Rochlitzer Porphyr wiedererrichtet. Nur zehn dieser Blöcke mussten neu gefertigt werden. Alle anderen Blöcke wurden in enger Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt aufwendig saniert.





- Um die Gleisanlagen mit Schotter zu versehen, mussten die Güterzüge teilweise auch in den Tunnel ein- und ausfahren.
- Erst im Juli 2013, nachdem die EÜ Berliner Straße fertig gestellt war, konnten die Gleise und Weichen im Westen montiert werden. Hier teilt sich der Streckenverlauf in die Richtungen Leutzsch und Schkeuditz auf.
- Die Anbindung der Strecke nach Halle (Saale) erfolgte dann zwei Monate später. Das alte Verbindungsgleis im Bereich der Theresienstraße (rechts im Bild) auf die Strecke 6367 wurde komplett zurückgebaut. Die Oberleitungsanlagen wurden anschließend umgebaut und dem Endzustand angepasst.
- Die Luftbildaufnahme zeigt das Bahnhofsvorfeld im Mai 2012. Hier ist noch die alte Eisenbahnüberführung über die Berliner Straße zu sehen. Etwa in Bildmitte erkennt man das Ein- und Ausfahrtsbauwerk Nord sowie West und den dazwischen befindlichen Rettungsplatz.





■ Station Leipzig Plagwitz

Die neue Station Leipzig Plagwitz wurde nach Norden an die Karl-Heine-Straße verschoben und mit barrierefreien Zugängen ausgestattet. Dabei entstand eine neue Brücke über die Karl-Heine-Straße. Die Station kann später bei Bedarf in westlicher Richtung um ein weiteres Gleis und somit einen Bahnsteig erweitert werden. Dazu wurde in diesem Bereich unter anderem die Schallschutzwand schon an die späteren Gegebenheiten angepasst.

2010

2011

2012

2013

Rückbau Gleisanlagen Westseite

Tief- und Gleisbau Westseite

Neubau EÜ Karl-Heine-Straße Westseite

Montage Bahnsteig Westseite

Anbindung Gleisanlagen an Bestand

Rückbau Gleisanlagen Ostseite

Neubau EÜ Karl-Heine-Straße Ostseite

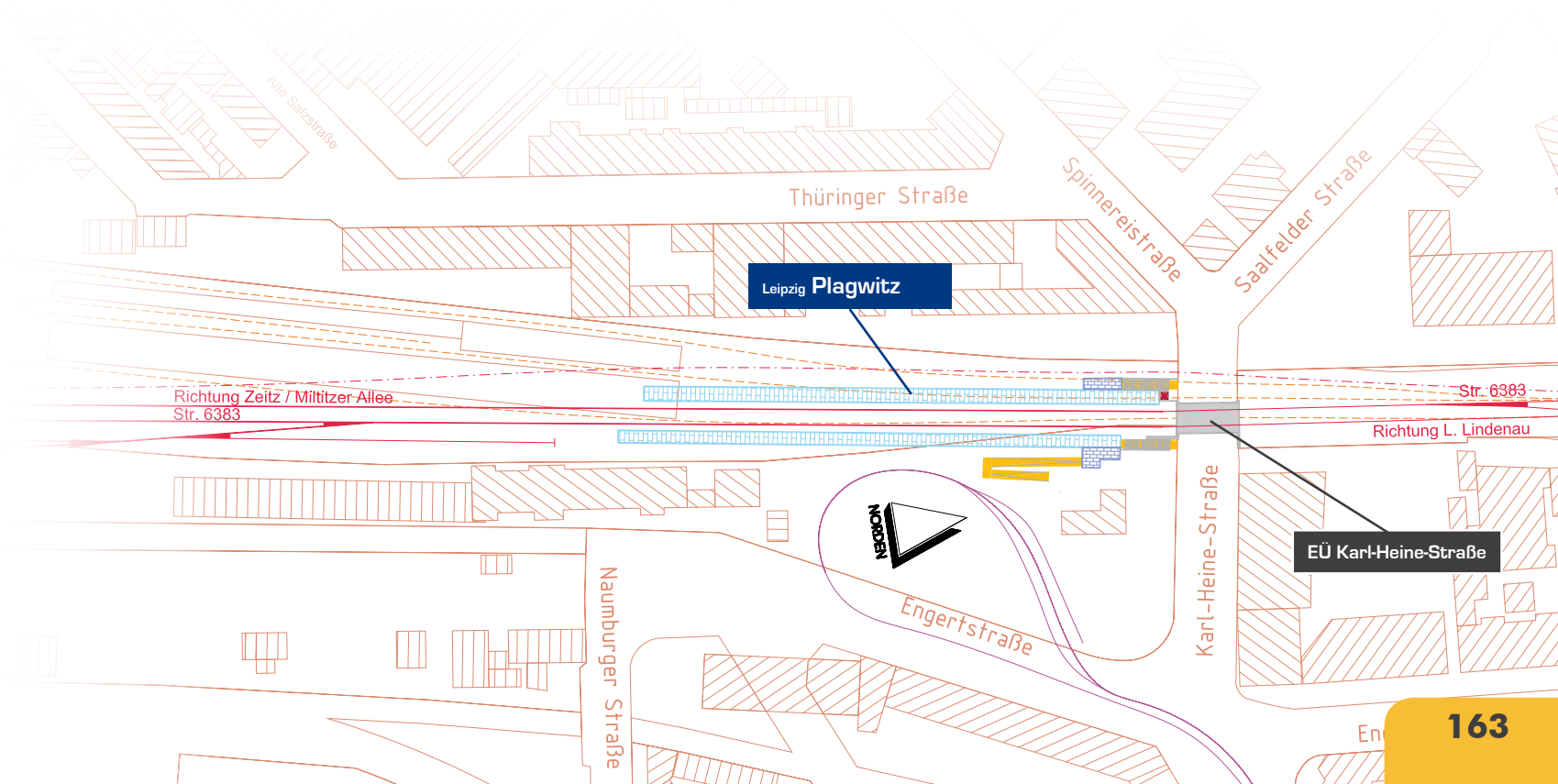
Zugangsstreppen und Aufzugsschacht

Tief- und Gleisbau Ostseite

Montage Bahnsteig Ostseite

Herstellung Zugänge Bahnsteig

Graffitigestaltung Schallschutzwände



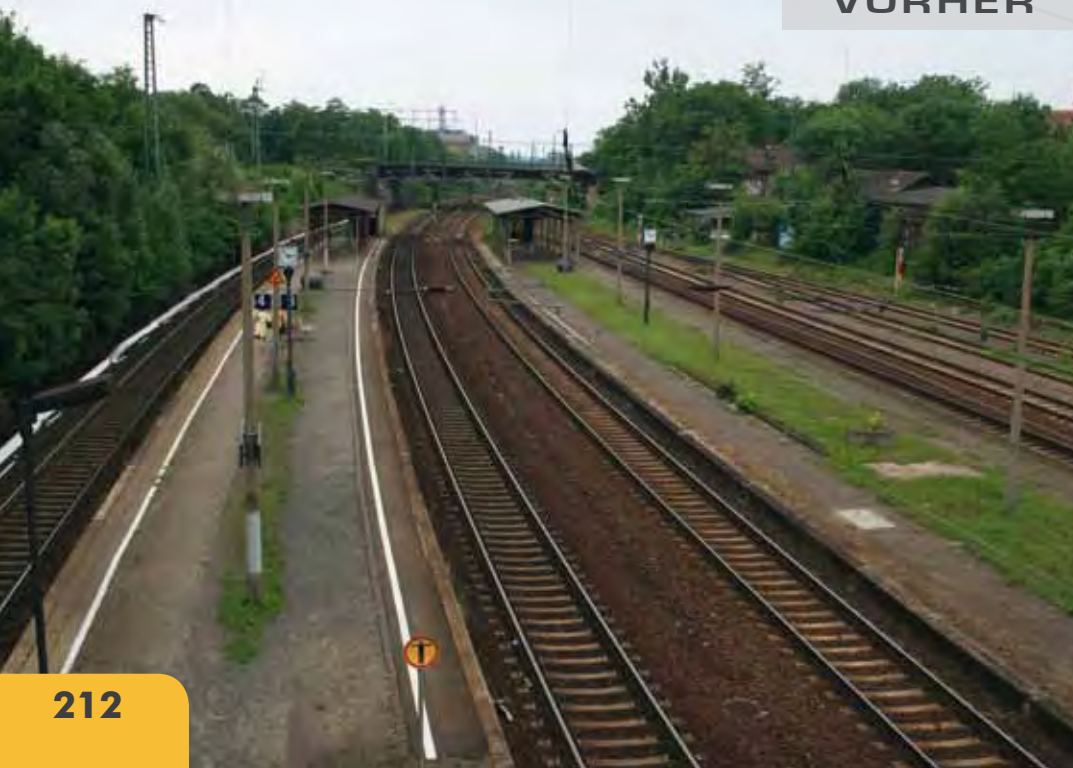


- ◀ Den dritten Stahlverbundüberbau-Einhub führte ein werksneuer 750-t-Kran aus.
- ⬆ Im Bereich der Eisenbahnüberführung sorgen transparente Schallschutzwände für eine geringstmögliche Störung des Brückenbildes.
- ⬇ Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes Stötteritz mussten besonders intensive Schallschutzmaßnahmen realisiert werden, indem auch zwischen den Gleisen bis zu 6 m hohe Wände errichtet wurden.
- ➡ Die unzähligen Aluminiumelemente fanden ihren Platz zwischen den Stahlträgern der Wände.





VORHER



NACHHER



Die Bilder zeigen die fertig gestellte Station mit dem sanierten historischen Dach auf Bahnsteig 2 und 3 sowie die neue Fußgängerbücke.

Am 5. September 2013 fand die vorgeschriebene Vollübung am Bayerischen Bahnhof statt. Dabei wurde mit Hilfe von 50 Statisten und 120 Einsatzkräften der Ernstfall geprobt. Ein Talent-2-Zug wurde in der Südrampe abgestellt und anschließend ein Brandfall mit Verletzten simuliert.



Da mit der Inbetriebnahme des City-Tunnels und der Zulaufstrecken eine neue Infrastruktur entstanden ist, müssen die Triebfahrzeugführer der S-Bahn-Züge auch die dafür notwendige Streckenkenntnis besitzen. Um diese erlangen zu können, wurden vorab Streckenvideos erstellt.

An insgesamt sechs Wochenenden fuhr man alle Gleise von Leipzig bis Halle (Saale) über Bitterfeld, Taucha, Borsdorf und Neukieritzsch ab. Die Fahrzeuge waren mit spezieller Messtechnik ausgestattet. Dabei bestand die Herausforderung darin, auch die Abschnitte abzufahren, die noch bis zum Ende im Bau waren.

- ➔ Da die Messfahrten noch vor der Zuschaltung der Oberleitung erfolgten, musste ein Dieseltriebzug eingesetzt werden.
- ⬇ Ein Talent-2-Zug hält an der Nordrampe. An seiner Front befindet sich eine spezielle Scheinwerferbeleuchtung für die Messfahrten im Tunnel.



■ S-Bahn-Probebetrieb

Auf mehrere Nächte verteilt, fanden im Tunnel sowie auch im restlichen neu entstanden S-Bahn-Netz vorerst Probefahrten ohne Fahrgäste statt. Später führte man zwei weitere nächtliche Probebetriebe mit insgesamt knapp 500 Statisten durch. Sämtliche S-Bahn-Linien befuhren das gesamte Verkehrsnetz. Somit konnte der vollständige Fahrplan simuliert und alle optischen sowie akustischen Fahrgastinformationsanlagen getestet werden. Um den fahrplanmäßigen Zugverkehr nicht zu beeinträchtigen, mussten diese Fahrten nachts zwischen 0 und 4 Uhr durchgeführt werden.

