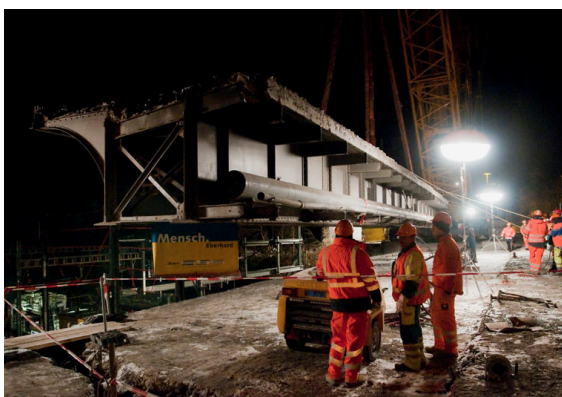




Durchmesserlinie Los 4.005 und Los 4.006 Oerlikon

Referenzobjekt

Baugrube, Erdbau, Rückbau, Verkehrswegebau



Projektdaten

Bauherr	SBB AG Infrastruktur Projektmanagement Knoten Zürich 8021 Zürich
Bauleitung	INGE LHL+ c/o Ernst + Basler Partner AG Mühlebachstrasse 11 8032 Zürich
Referenzauskunft	Herr René Savoy, Leiter Tiefbau Tel. 044 318 78 78
Arbeiten	Bauen unter Bahnbetrieb, Baustellenlogistik, Brückenrückbau
Bausumme	CHF 38.00 Mio.
Bauzeit	September 2007 bis November 2015



Projektbeschreibung

Technische Daten	Aushub	350'000 m ³
	Betonabbruch (Stützmauern)	5'000 m ³
	Hinter- / Auffüllungen	110'000 m ³
	Foundationsschicht (Gleis)	31'000 m ²
	Grabenbau	4'000 m ¹
	Roden / Abholzen	19'000 m ²
	Anker / Bodennägel	97'000 m ¹
	Nagelwand	9'000 m ²
	Konstruktionsbeton	27'000 m ³
	Spritzbeton	6'000 m ³
	Bewehrung	5'000 t
	Schalung	65'000 m ³

Auftrag / Vorgehen Im Abschnitt 4 der Durchmesserlinie (Einschnitt Oerlikon) wurden die zwei Gleise des neuen Weinbergtunnels (DML Los 3) in die bestehende Gleisanlage vor dem Bahnhof Zürich Oerlikon eingeflochten. Dazu wurden umfangreiche Kunstbauten (Rettungs- und Technikgebäude, Portalbauwerk, Unterquerungsbauwerk, Stützmauern, Ersatz Birchsteg, Ersatz Regensbergbrücke) realisiert sowie die Gleisanlagen und deren Entwässerung in über 20 Bauphasen komplett umgebaut, dies bei laufendem Bahnbetrieb mit rund 800 Zügen pro Tag. Hinzu kam, dass die Baustelle ab dem Jahr 2011 eine Inselbaustelle war. Damit die gesamte Logistik in und aus der Baustelle gewährleistet werden konnte, wurde als Unternehmervariante eine Unterführung erstellt. Sämtliche Transporte wurden über eine installierte Radwaschanlage und eine Lkw-Waage geleitet. Bedingt durch den Ausbau des Bahneinschnitts und des Bahnhofs Oerlikon, musste die über 100-jährige Regensbergbrücke zurückgebaut werden. Nach der Vorbereitung des Brückenoberbaus wurde die Brücke in 3 Teile à je 140 bis 160 Tonnen geschnitten. Diese Teile wurden danach in drei aufeinander folgenden Nächten - bei Vollsperrungen der darunterliegenden Gleise - mit einem gigantischen mobilen 400t Raupenkrane mit einem 45m Ausleger herausgehoben.