

Sanierung und Pflasterung unter erschwerten Bedingungen

BRAUNLAGE, 06.08.2019 – Die Station Brocken ist mit einer Höhe von 1.125 m der höchstgelegene Bahnhof aller deutschen Adhäsions-Schmalspurbahnen. Die Sanierung des Bahnsteigs Nr. 1 stellte die Beteiligten vor große Herausforderungen. Auch das genutzte Baumaterial war besonders.



Der sanierte Bahnsteig der Station Brocken. | Foto: Michael Bader, Leipzig

Die Anforderungen an eine professionelle Bahnsteigsanierung sind ohnehin hoch. Extreme Wetterverhältnisse wie Sturm und Orkan, Starkregen und eher alpine Verhältnisse sorgten bei den Arbeiten am Brocken-Bahnhof jedoch für weitere Herausforderungen. Doch damit nicht genug: Beengte Lagerungsplätze, felsiger Untergrund, eingeschränkte Transportmöglichkeiten und die Tatsache, dass ein Zeitfenster von nur drei Monaten im Sommer zur Verfügung stand, vereinfachten die Sanierungsarbeiten auf einer Länge von

ca. 110 m nicht. Die auf Bahnsteigprojekte spezialisierte Firma Grosse Bau GmbH aus Breitenworbis koordinierte die verschiedenen Gewerke. Dabei musste der An- und Abtransport der Baumaterialien mit der Brockenbahn vom Bahnhof Drei-Annen-Hohne (543 m ü. NN) auf den gut 600 m höher gelegenen Bahnhof Brocken erfolgen.



Kurze Bauzeit, extreme Wetterbedingungen, logistische Herausforderungen – das Sanierungsprojekt hatte es in sich. | Foto: Michael Bader, Leipzig

Neubau Drainage

Nach dem Aufbrechen von Ober- und Unterbau am alten Bahnsteig konnte der Neubau der Drainage zur gezielten Ableitung des anfallenden Schichtenwassers beginnen. Bei der Erneuerung der Tragschichten ging es um eine neue Schottertragschicht mit einer FSS Frostschuttschicht, die wasserdurchlässig und besonders widerstandsfähig gegen Frost ist. In Kombination mit Sakret Drainage- und Pflasterbettungsmörtel NBM 4D entsteht bei der Verdichtung des Materials ein homogenes Planum. Der

Drainagemörtel ist hydraulisch erhärtend, schwind- und eigenspannungsfrei, frostbeständig und alterungs- und volumenbeständig. Für die benötigten ca. 30 t wurde eigens ein Sakret-Silo auf dem Brocken installiert.

Bei der Oberflächenbefestigung wurde zwischen der Pflasterbettung und den Pflastersteinen eine Haftbrücke eingesetzt. Die Sakret Kontaktschlämme KS, ein einkomponentiges Zement-Sandgemisch auf mineralischer Basis mit Polymerzusatz, ist wasserdicht und verfügt über hohe Verbundsicherheit sowie Frostwiderstand. Sie bildet eine hydraulisch erhärtende, kunststoffmodifizierte Haftbrücke C2 E anlog der DIN EN 12004. Als Fugenfüller des Naturstein-Kleinpflasters (Granit) wurde der Sakret Steinverguss Rusitc ZPF grau eingesetzt. Der wasserundurchlässige, zementäre Pflasterfugenmörtel mit körniger Fugenoberfläche erfüllt die Anforderungen des FGSV Arbeitspapier und nach der ZTV-Wegebau (Nutzungskategorie N1 bis N3). Rustic ZPF ist schnell begehbar und nutzbar und verfügt über einen hohen Frost-/Tausalz-widerstand.



Als Fugenfüller des Naturstein-Kleinpflasters wurde der Sakret Steinverguss Rusitc ZPF grau eingesetzt. | Foto: Michael Bader, Leipzig



Die eingesetzten Materialien von Sakret erfüllten alle Ansprüche an Qualität und Witterungsbeständigkeit. | Foto: Michael Bader, Leipzig

Granitblöcke für Bahnsteigkante

Beim Neubau der Bahnsteigkante wurden Granitblöcke eingesetzt, für die Entwässerungsmulde des Oberflächenwassers Granitgroßpflaster. Für den Bahnsteig selbst wurde Granitkleinpflaster in gebundener Bauweise verlegt, die Facharbeiten zum Nachschneiden und Vergießen der Dehnungsfugen schlossen dann die Reihenfolge der Sanierungsarbeiten ab. Die Arbeiten konnten am 18. Oktober 2017 nach knapp dreimonatiger Bauzeit innerhalb des gesetzten Zeitrahmens beendet werden.