



# Information zu Bauarbeiten am Wiederitzscher Viadukt

## Gründungsverbessernde Arbeiten mit Hilfe von Hochdruckinjektionen

Mit Hilfe von Hochdruckinjektionen haben wir begonnen, den Baugrund unterhalb des Viadukts zu verbessern. Das sogenannte HDI-Verfahren, bei dem Zement in den Untergrund gespritzt wird, ist hier etwas Besonderes, weil das historische Bauwerk so groß ist. 20 Bögen umspannen die 300 Meter lange Brücke, die seinerzeit nur flach gegründet wurden. Eine Flachgründung bedeutet, dass die Lasten über eine größere Fläche verteilt werden und nicht sehr tief in den Untergrund reichen.

Das Besondere an dieser Brücke ist die Dimension an sich. Mit Hilfe der Hochdruckinjektionen stellen wir unterhalb des Viadukts Säulen her, die zwischen sieben und acht Metern in die Tiefe reichen. Im Grunde gehen die Säulen noch mal genauso tief in die Erde wie das Bauwerk hoch ist. Das Eisenbahnviadukt aus dem Jahre 1906 wurde seinerzeit flach gegründet. Aus heutiger Sicht ist das nicht die beste Lösung für das Bauwerk, aber unter den damaligen Gegebenheiten war es wohl nicht anders machbar. Über die Jahre hat das Bauwerk schon seine Schäden abbekommen, auch durch die nahegelegene Rietzschke und den relativ hochstehenden Grundwasserspiegel. Beide Faktoren führten in der Vergangenheit bereits dazu, dass das Viadukt abgesackt ist, weil sich der Untergrund mit Wasser gefüllt hat. Dazu kommt, dass das Bauwerk oben offen ist und hier zusätzlich Wasser eindringt, das zwischen den Pfeilern bis nach unten läuft.

Um den heutigen Anforderungen gerecht zu werden, muss die Stabilität des Bauwerks mit einer Tiefgründung gesichert werden. Die Tiefgründung wird wie ein Fächer in verschiedenen Winkeln hergestellt. Damit wollen wir unter dem eigentlichen Pfeiler einen Körper herstellen, der viel größer ist und aus mehreren Säulen und Fächern besteht.

Für die Arbeiten benötigen wir ungefähr 12.000 m<sup>3</sup> Zementbodengemisch. Die Maschinen spritzen im Winkel zwischen 60 und 85 Grad den flüssigen Zement in den Boden. Dabei vermischt sich der Zement mit dem Untergrund. Das Wasser, das dabei in den Boden eingeleitet wird, wird anschließend wieder zurücktransportiert. Dadurch entsteht dann eine Säule, die nach 24 Stunden belastbar und nach 28 Tagen komplett ausgehärtet ist. Für jeden Brückenpfeiler werden auf diese Weise ungefähr 30 Bohrungen angelegt. Die Maßnahmen sollen bis Ende Februar 2026 abgeschlossen sein.

Das historische Gewölbe wurde gemauert und dazwischen nur mit den Materialien aufgefüllt, die 1906 verfügbar waren. Im Anschluss an die HDI-Arbeiten wollen wir deshalb das Mauerwerk sanieren und neu mit Materialien verfüllen, die das Bauwerk entlasten und den Wittereinfluss minimieren. Das Wasser ist der Hauptgrund für die Schäden, die das Bauwerk aktuell hat.

Ihre Deutsche Bahn  
September 2025

### Kontaktmöglichkeiten

**E-Mail** [bauprojekte-suedost@deutschebahn.com](mailto:bauprojekte-suedost@deutschebahn.com)

**Internet** <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/wiederitzsch>