

Dresden-Plauen

Im Streckenabschnitt zwischen Dresden-Altstadt und Dresden-Plauen wurden die Eisenbahnbrücken „Würzburger Straße“, „Bienertstraße“ und „Altplauen“ erneuert. Außerdem wurde der Haltepunkt Dresden-Plauen zu einer barrierefreien Station umgebaut. Mit dem Umbau wird die letzte Modernisierungslücke zwischen der Ausbaustrecke „Sachsen-Franken-Magistrale“ und dem Eisenbahnknoten Dresden geschlossen.



Visualisierung der neuen Eisenbahnüberführung „Altplauen“ [Quelle: Deutsche Bahn AG/weitere Bearbeitung INTER OFFICE GmbH]

Projekt

Der Streckenabschnitt Dresden-Altstadt bis Dresden-Plauen ist Teil der Sachsen-Franken-Magistrale. Er besitzt damit eine überregionale Verbindungsfunktion in Richtung Chemnitz und weiter nach Hof.

In diesem Streckenabschnitt befinden sich drei Eisenbahnüberführungen: an der Würzburger Straße, der Bienertstraße und die Brücke Altplauen. Diese entsprachen nicht mehr den modernen technischen Anforderungen des Zugverkehrs. Deshalb wurden sie jeweils durch einen Neubau ersetzt. Die Erneuerung der Brücken beinhaltet anschließend auch die Sanierung und den Teilneubau der angrenzenden Stützwandabschnitte.

Zudem wurden auf einer Länge von rund 1,5 Kilometern zwei Streckengleise neu verlegt. Die Lage der Gleise wurde – bei Erneuerung des Ober- und Unterbaus – leicht verändert: Im Bereich des Haltepunktes Dresden-Plauen haben wir die Strecke um circa zehn Meter, im restlichen Streckenabschnitt circa fünf Meter nach Westen verschoben.

Am Haltepunkt Dresden-Plauen kann man zwischen Regionalzügen, S-Bahnen und Bussen umsteigen. Er entsprach jedoch ebenfalls nicht mehr den modernen Anforderungen des Reiseverkehrs. Aufgrund der veränderten Gleislage wurde für die Station ein neuer 140 Meter langer Mittelbahnsteig gebaut. Dieser ist über einen neuen Treppenzugang erreichbar. Ein Aufzug macht ihn zudem auch stufenfrei erreichbar. Außerdem

erhielt der Bahnsteig eine moderne Ausstattung und ein Wetterschutzhaus.

Weiterhin wurden im gesamten Abschnitt die Oberleitungsanlage sowie die Leit- und Sicherungstechnik erneuert.

Der Verlauf des Planfeststellungsverfahrens erforderte die Verschiebung der Bauarbeiten. Da die Eisenbahnbrücke „Altplauen“ bereits das Ende ihrer technischen Nutzungsdauer erreichte und keine uneingeschränkte betriebliche Nutzung mehr möglich war, wurden zur Aufrechterhaltung des Zugverkehrs zwei Hilfsbrücken als bauliche Übergangslösung eingebaut.

Zeitplan

Die Hauptarbeiten wurden abgeschlossen. Den modernisierten Bahnsteig haben wir im August 2023 in Betrieb genommen. Dieser ist barrierefrei erreichbar. Zudem haben wir die Gleislage angepasst und die drei Eisenbahnbrücken vollständig erneuert.

im Bau

bis April 2024

Im weiteren Verlauf führen wir bis April 2024 Restarbeiten durch. Unter anderem schleifen wir die Schienen, stellen Flächen wieder her, bringen Befestigungsmittel für die Sicherung der Beschäftigten bei Arbeiten auf dem Dach ein und arbeiten an den Geländern. Ursprünglich war vorgesehen, die Restarbeiten bereits Ende 2023 abzuschließen. Aufgrund der verzögerten Gesamtfertigstellung der Anlagen konnten die Restarbeiten nicht wie geplant durchgeführt werden.

Bauarbeiten abgeschlossen

2019 – 2023

An der EÜ „Altplauen“ wurden von März bis Juni 2019 zwei Hilfsbrücken als bauliche Übergangslösung eingebaut.

Vorbereitend wurden im Rahmen des Artenschutzes von April bis Oktober 2020 unter anderem die streng geschützten Zauneidechsen aus dem zukünftigen Baufeld in neu geschaffene Lebensräume umgesiedelt.

Im November 2020 begannen die Vorarbeiten zur Erneuerung der drei EÜ „Würzburger Straße“, „Bienertstraße“ und „Altplauen“ sowie zur barrierefreien Umgestaltung des Haltepunktes Dresden-Plauen. Die Arbeiten zur Stützwandsicherung wurden im Mai 2021 abgeschlossen.

Von **März bis Juli 2021** wurden ein bauzeitliches Umfahrgleis und zwei Hilfsbrücken auf der Ostseite des Bahnkörpers aufgebaut. Das Umfahrgleis wurde Mitte Juli 2021 in Betrieb genommen und diente der Abwicklung des Zugbetriebs während der Bauzeit. Ursprünglich war geplant, das Umfahrgleis und die Hilfsbrücken im Mai 2021 in Betrieb zu nehmen. Aufgrund eines schwierigen Baugrunds konnten die Arbeiten jedoch nicht so schnell wie geplant ausgeführt werden.

Anfang August 2021 wurden die zwei alten EÜ „Bienertstraße“ und „Würzburger Straße“ zurückgebaut. Begonnen wurde mit dem Rückbau der EÜ „Bienertstraße“ vom 2. bis 3. August 2021. Die EÜ „Würzburger Straße“ wurde vom 6. bis 8. August 2021 zurückgebaut. Der Einbau des straßenseitigen Verbaus wurde aufgrund eines Defektes am Rammgerät erst nach dessen Reparatur am 21. August 2021 fertiggestellt.

Vom **17. bis 19. September 2021** wurden die Überbauten der alten EÜ „Altplauen“ ausgehoben. Vom **24. bis 27. September 2021** folgte der Bahnsteigüberbau.

Seit September 2021 haben wir den Unterbau des ersten neuen Gleises gebaut. Zudem haben wir die neuen Eisenbahnüberführungen (EÜ) und Abschnitte der neuen Stützwände westlich der Strecke errichtet.

Parallel dazu wurden der Oberbau, die Oberleitungsanlage sowie die Leit- und Sicherungstechnik erneuert.

Die EÜ „**Bienertstraße**“ wurde in Seitenlage hergestellt und am **7. September 2022** in die Endlage eingeschoben.

Mitte Januar 2022 wurde der Überbau der EÜ „**Würzburger Straße**“ aus Fertigteilen montiert.

Die EÜ „**Altplauen**“ wurde als letzte der drei EÜ bis Februar 2023 grundlegend erneuert. Der Neubau der Widerlager sowie der Stützwände bahnrechts wurde ebenfalls abgeschlossen. Durch einen schwierigen Baugrund war es schwer, die Bohrarbeiten für die Tiefgründung wie geplant durchzuführen. Wegen des nicht bohrbaren Granits musste für die EÜ „Altplauen“ die Ausführung der Tiefgründungen und der angrenzenden neuen Stützwand geändert werden.

Ursprünglich war geplant, die Arbeiten an den drei Brücken und den Stützwände einschließlich des Oberbaus und der Streckenausrüstung bahnrechts sowie die **Inbetriebnahme des neuen Haltepunkts „Dresden-Plauen“ und des rechten Gleises für die Strecke Dresden – Tharandt** im Dezember 2022 abzuschließen. Aufgrund von Personal- und Materialengpässen konnte dieser Termin leider nicht eingehalten werden. Die Inbetriebnahme war anschließend für den 10. Februar 2023 geplant. Leider verschob sich diese erneut.

Aufgrund von witterungsbedingten Höhenversetzungen wurde der Bahnsteig nicht abgenommen. Durch die Kälte konnten die Bodenplatten nicht auf eine Höhe gebracht werden. Am 16. Februar 2023 wurde der Haltepunkt wieder in Betrieb genommen. Vor der Inbetriebnahme haben wir letzte Vorhaben zur Sicherung der Reisenden umgesetzt. Unter anderem wurden die Stützenfüße für die Treppeneinhausung vergossen. Dafür waren Temperaturen über fünf Grad Celsius erforderlich. Im Anschluss hatten wir Baufreiheit für die Verglasung der linken Seite der Treppeneinhausung. Die vollständige Verglasung der Treppeneinhausung war Voraussetzung für die weiteren Arbeiten am Aufzug, welcher im Juni 2023 in Betrieb genommen wurde.

Das neue Gleis Richtung Tharandt konnte am 10. Februar 2023 in Betrieb genommen werden. Mit der Inbetriebnahme des ersten neuen Gleises konnte das Interimgleis zurückgebaut und das zweite Gleis neu gebaut werden. Zudem entstanden die Lärmschutzwände.

Am 18. August 2023 haben wir das zweite Gleis Tharandt – Dresden in Betrieb genommen. Anschließend konnte am 19. August 2023 die erste S-Bahn das zweite Gleis im Regelbetrieb befahren. Ursprünglich war geplant, das Gleis Tharandt – Dresden im Juni 2023 in Betrieb zu nehmen. Da die nötigen Signalmasten nicht rechtzeitig geliefert werden konnten, war es uns leider nicht möglich, den Termin einzuhalten.

Anwohnerinfo

Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen im April 2024

In den Nächten von Freitag/Samstag, 5./6., bis Samstag/Sonntag, 6./7. April 2024, führen wir auf Höhe der Eisenbahnüberführung „Altplauen“ beziehungsweise auf Höhe der Station Dresden-Plauen Bauarbeiten durch. In dieser Zeit schleifen wir die Schienenköpfe ab, um das Material so herzurichten, dass optimale Fahreigenschaften entstehen. Zwischen 22 und 6 Uhr lassen sich deshalb Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen zeitweise nicht gänzlich ausschließen.

Wir bitten um Verständnis für die Unannehmlichkeiten.

Leise Schiene – Noch mehr Lärmschutz bis 2030

Gute Nachrichten für Anwohner:innen: Die Deutsche Bahn hat inzwischen ihre **komplette Güterwagenflotte** mit sogenannten **Flüsterbremsen ausgestattet**. Das Geräusch eines vorbeifahrenden Zuges wird dadurch um **zehn Dezibel reduziert**, was für das menschliche Ohr wie eine **Halbierung** klingt.

Fahrplanänderungen

Einschränkungen im Zugverkehr

Während der Arbeiten sind Einschränkungen im Zugverkehr notwendig. Detaillierte Informationen für die Züge der Deutschen Bahn unter baufinfos.deutschebahn.com, weitere Informationen unter www.vvo-online.de

Mediagaleries



Der fertiggestellte Treppenaufgang am Haltepunkt (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Mit dem neuen Aufzug ist der Haltepunkt nun barrierefrei (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



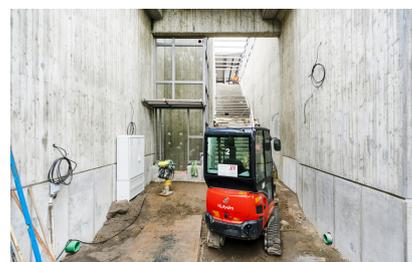
Der fertiggestellte Bahnsteig am Haltepunkt mit Blick in Richtung Freital (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Der fertiggestellte Bahnsteig am Haltepunkt mit Blick in Richtung Dresden Hauptbahnhof (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Gut erkennbar ist, dass die Lage der Gleise gegenüber dem Ausgangszustand deutlich geändert wurde (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörn Daberkow]



Blick auf den neuen Bahnsteigzugang während der Bauphase. Links sieht man den Aufzugschacht (Februar 2023) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Der Bahndamm auf Höhe Bienertstraße kurz vor der Inbetriebnahme des neuen Gleises Dresden – Tharandt. Links ist das Umfahrgleis zu sehen, rechts erkennt man das neue Gleis (Januar 2023) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Das erste neue Gleis ist fertiggestellt. Rechts erkennt man neben dem Interimsgleis auch das Planum für das zweite neue Gleis (Januar 2023) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Am neuen Gleis der Fahrtrichtung Dresden – Tharandt wurden bereits erste Lärmschutzwände errichtet (Januar 2023) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Ein Zweiwege-Oberleitungsmontagefahrzeug unter der Oberleitung des neuen Gleises Dresden – Tharandt (Januar 2023) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Der neue Bahnsteig des Haltepunkts Dresden-Plauen. Bis Juni 2023 werden die Züge nur auf einer Seite halten (Januar 2023) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



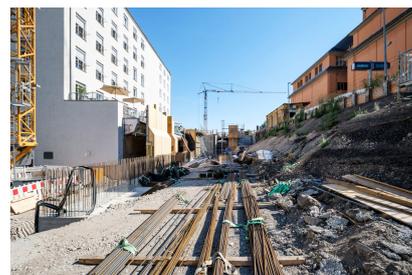
Auf diesem Gleis werden bis Juni 2023 die Züge am Haltepunkt Dresden-Plauen halten (Januar 2023) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Blick auf die neue Bahnsteigüberdachung des Haltepunkts Dresden-Plauen (Januar 2023) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Alt und Neu – Das alte Bahnhofsschild des Haltepunkts Dresden-Plauen und der neue Bahnsteig (Januar 2023) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Hier entsteht der neue Bahnsteig für den Haltepunkt „Dresden-Plauen“ (August 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Die Eisenbahnüberführung „Bienertstraße“ wurde in Seitenlage hergestellt und wird voraussichtlich am Mittwoch, 7. September 2022, in die Endlage eingeschoben [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Im Juni 2022 haben wir mit dem Neubau der Widerlager der Eisenbahnüberführung „Altplauen“ begonnen. Es sind bereits Teile der Überbauten zu sehen (August 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Im Juni 2022 haben wir mit dem Neubau der Widerlager der Eisenbahnüberführung „Altplauen“ begonnen. Es sind bereits Teile der Überbauten zu sehen (August 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Mitte Januar 2022 wurde der Überbau der Eisenbahnüberführung „Würzburger Straße“ aus Fertigteilen montiert (August 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Auf Höhe des Schwerter Hauses ist bereits die Lage der zukünftigen Gleise zu erahnen (August 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Die Bauarbeiten finden unter „rollendem Rad“ statt. Das bedeutet, dass auf einem Gleis der Zugverkehr weiterhin rollt, während die finale Gleislage errichtet wird (August 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Die Arbeiten an den Eisenbahnüberführungen schreiten voran (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jan Frintert]



Die Arbeiten an den Eisenbahnüberführungen schreiten voran (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jan Frintert]



Die Arbeiten an den Eisenbahnüberführungen schreiten voran (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jan Frintert]



Die Arbeiten an den Eisenbahnüberführungen schreiten voran (Mai 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jan Frintert]



Die Arbeiten an den Eisenbahnüberführungen schreiten voran (Mai 22) [Quelle: DB Netz AG/Jan Frintert]



Die Eisenbahnüberführung „Bienertstraße“ wird in Seitenlage zur künftigen Streckenführung hergestellt und zu einem späteren Zeitpunkt hydraulisch in die finale Lage eingeschoben (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Die Eisenbahnüberführung „Bienertstraße“ wird in Seitenlage zur künftigen Streckenführung hergestellt und zu einem späteren Zeitpunkt hydraulisch in die finale Lage eingeschoben (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Die Eisenbahnüberführung „Bienertstraße“ wird in Seitenlage zur künftigen Streckenführung hergestellt und zu einem späteren Zeitpunkt hydraulisch in die finale Lage eingeschoben (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



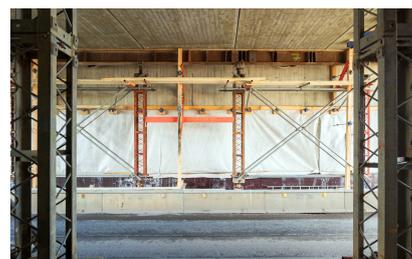
Die Eisenbahnüberführung „Bienertstraße“ wird in Seitenlage zur künftigen Streckenführung hergestellt und zu einem späteren Zeitpunkt hydraulisch in die finale Lage eingeschoben (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Der Überbau der Eisenbahnüberführung „Würzburger Straße“ wird in seiner finalen Lage aus Fertigteilen montiert (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Der Überbau der Eisenbahnüberführung „Würzburger Straße“ wird in seiner finalen Lage aus Fertigteilen montiert werden (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



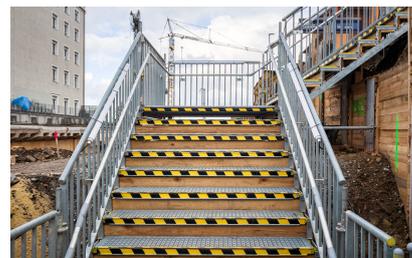
Der Überbau der Eisenbahnüberführung „Würzburger Straße“ wird in seiner finalen Lage aus Fertigteilen montiert werden (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Der Überbau der Eisenbahnüberführung „Würzburger Straße“ wird in seiner finalen Lage aus Fertigteilen montiert werden (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Der Haltepunkt Dresden-Plauen ist während der Bauarbeiten über einen Behelfszugang durch den Bienerttunnel erreichbar. Der Zugang ist vor Ort ausgeschildert (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Der Haltepunkt Dresden-Plauen ist während der Bauarbeiten über einen Behelfszugang durch den Bienerttunnel erreichbar. Der Zugang ist vor Ort ausgeschildert (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Der Haltepunkt Dresden-Plauen ist während der Bauarbeiten über einen Behelfszugang durch den Bienerttunnel erreichbar. Der Zugang ist vor Ort ausgeschildert (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Der Haltepunkt Dresden-Plauen ist während der Bauarbeiten über einen Behelfszugang durch den Bienerttunnel erreichbar. Der Zugang ist vor Ort ausgeschildert (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Während die neuen Eisenbahnüberführungen und das erste neue Gleis gebaut werden, kann der Zugverkehr über das Umfahrgleis weiter rollen (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Während die neuen Eisenbahnüberführungen und das erste neue Gleis gebaut werden, kann der Zugverkehr über das Umfahrgleis weiter rollen (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Nach dem Einhub der Hilfsbrücke über die Bienertstraße wird als nächstes der Bereich zwischen Brücke und Gleisbett hinterfüllt (Juni 2021) [Quelle: DB Netz AG/Julian Beck]



Nach dem Einhub der Hilfsbrücke über die Bienertstraße wird als nächstes der Bereich zwischen Brücke und Gleisbett hinterfüllt (Juni 2021) [Quelle: DB Netz AG/Julian Beck]



Die Hilfsbrücke über die Bienertstraße ist eingehoben (Juni 2021) [Quelle: DB Netz AG/Julian Beck]



Das Umfahrgleis entsteht östlich des Bahnkörpers. Im Hintergrund befindet sich der Haltepunkt Dresden-Plauen (Juni 2021) [Quelle: DB Netz AG/Julian Beck]



Das Umfahrgleis wird über die Hilfsbrücken „Bienertstraße“ und „Würzburger Straße“ geführt (Juni 2021) [Quelle: DB Netz AG/Julian Beck]



Zwischen der Bienertstraße und der Würzburger Straße wurden bereits die Oberleitungsmasten für das Umfahrungsgleis errichtet (Juni 2021) [Quelle: DB Netz AG/Julian Beck]



Das Umfahrungsgleis umfangreich gesichert (Juni 2021) [Quelle: DB Netz AG/Julian Beck]



Die Hilfsbrücke über die Würzburger Straße wird als Teil des Umfahrungsgleises eingehoben. Über sie kann in zukünftigen Bauphasen weiterhin der Zugverkehr rollen (Juni 2021) [Quelle: mgp gille+partner/Stefan Hübler]



Die Hilfsbrücke über die Würzburger Straße wird als Teil des Umfahrungsgleises eingehoben. Über sie kann in zukünftigen Bauphasen weiterhin der Zugverkehr rollen (Juni 2021) [Quelle: mgp gille+partner/Stefan Hübler]



Die Hilfsbrücke über die Würzburger Straße wird als Teil des Umfahrungsgleises eingehoben. Über sie kann in zukünftigen Bauphasen weiterhin der Zugverkehr rollen (Juni 2021) [Quelle: mgp gille+partner/Stefan Hübler]



Die Hilfsbrücke über die Würzburger Straße wird als Teil des Umfahrungsgleises eingehoben. Über sie kann in zukünftigen Bauphasen weiterhin der Zugverkehr rollen (Juni 2021) [Quelle: mgp gille+partner/Stefan Hübler]



Die Hilfsbrücke über die Würzburger Straße wird als Teil des Umfahrungsgleises eingehoben. Über sie kann in zukünftigen Bauphasen weiterhin der Zugverkehr rollen (Juni 2021) [Quelle: mgp gille+partner/Stefan Hübler]



Die Hilfsbrücke über die Würzburger Straße wird als Teil des Umfahrungsgleises eingehoben. Über sie kann in zukünftigen Bauphasen weiterhin der Zugverkehr rollen (Juni 2021) [Quelle: mgp gille+partner/Stefan Hübler]



Die Hilfsbrücke über die Würzburger Straße wird als Teil des Umfahrungsgleises eingehoben. Über sie kann in zukünftigen Bauphasen weiterhin der Zugverkehr rollen (Juni 2021) [Quelle: mgp gille+partner/Stefan Hübler]



Die Arbeiten zur Stützwandsicherung wurden im Mai 2021 abgeschlossen (Mai 2021) [Quelle: DB Netz AG/Ralf Richter]



Der Haltepunkt Dresden-Plauen ist für Reisende weiterhin geöffnet (Mai 2021) [Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow]



Auf der Ostseite des Bahnkörpers wird ein Umfahrungsgleis gebaut (Mai 2021) [Quelle: DB Netz AG/ Jörn Daberkow]



Auf der Ostseite des Bahnkörpers (hier auf Höhe des Schwerterhauses) wird ein Umfahrgleis gebaut (Mai 2021) [Quelle: DB Netz AG/Ralf Richter]



Zur Sicherung des Umfahrgleis muss ein sogenannter Mittenverbau in das Baufeld gerammt werden (Mai 2021) [Quelle: DB Netz AG/Ralf Richter]



Bis Ende März 2021 finden Arbeiten zur Stützwandsicherung mithilfe sogenannter Schrägpfähle und Horizontalanker statt (Januar 2021) [Quelle: DB Netz AG]



Bis Ende März 2021 finden Arbeiten zur Stützwandsicherung mithilfe sogenannter Schrägpfähle und Horizontalanker statt (Januar 2021) [Quelle: DB Netz AG]



Bis Ende März 2021 finden Arbeiten zur Stützwandsicherung mithilfe sogenannter Schrägpfähle und Horizontalanker statt (Januar 2021) [Quelle: DB Netz AG]



Bis Ende März 2021 finden Arbeiten zur Stützwandsicherung mithilfe sogenannter Schrägpfähle und Horizontalanker statt (Januar 2021) [Quelle: DB Netz AG]



Bis Ende März 2021 finden Arbeiten zur Stützwandsicherung mithilfe sogenannter Schrägpfähle und Horizontalanker statt (Januar 2021) [Quelle: DB Netz AG]



Am Haltepunkt Dresden-Plauen werden Arbeiten zur Stützwandsicherung durchgeführt (November 2020) [Quelle: DB Netz AG]



Mit einem Kran und viel Augenmaß wird die zweite Hilfsbrücke am Haltepunkt Dresden-Plauen in die richtige Position gebracht (Mai 2019) [Quelle: DB Netz AG]



Die Hilfsbrücke schwebt über der Unterbaukonstruktion (Mai 2019) [Quelle: DB Netz AG]



Es ist soweit – die Hilfsbrücke kann eingehoben werden (Mai 2019) [Quelle: DB Netz AG]



Die alte Brücke wird mithilfe eines Krans von der Unterbaukonstruktion entfernt (Mai 2019) [Quelle: DB Netz AG]



Auch die zweite Brücke am Haltepunkt Dresden-Plauen wird ausgebaut, da sie nicht mehr den technischen Anforderungen entspricht (Mai 2019) [Quelle: DB Netz AG]



Mit einem Kran wird die Hilfsbrücke in die richtige Position gebracht (April 2019) (1) [Quelle: DB Netz AG]



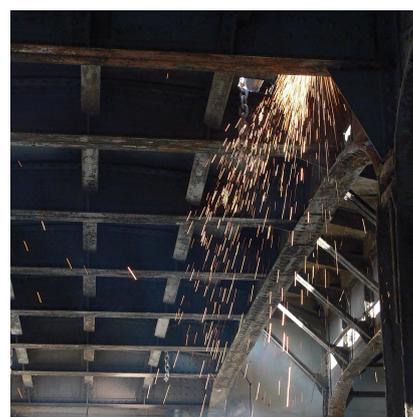
Mit einem Kran wird die Hilfsbrücke in die richtige Position gebracht (April 2019) (2) [Quelle: DB Netz AG]



Der Hilfsbrückentransport hat den Haltepunkt Dresden-Plauen erreicht (April 2019) [Quelle: DB Netz AG]



Ein Teilstück der alten Brücke wird abtransportiert (April 2019) [Quelle: DB Netz AG]



Die alte Brücke am Haltepunkt Dresden-Plauen wird ausgebaut, da sie nicht mehr den technischen Anforderungen entspricht (April 2019) [Quelle: DB Netz AG]



Die Eisenbahnüberführung „Würzburger Straße“ wird erneuert [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Die Eisenbahnüberführung über die Bienertstraße wird erneuert [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Links: Die Eisenbahnüberführung „Altplauen“ vor dem Umbau, rechts: Visualisierung der neuen Eisenbahnüberführung [Quelle: Deutsche Bahn AG/weitere Bearbeitung INTER OFFICE GmbH]



Die Eisenbahnüberführung „Altplauen“ hat das Ende ihrer technischen Nutzungsdauer erreicht [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Die Modernisierung des Haltepunktes „Dresden-Plauen“ ist ebenfalls Bestandteil des Projektes [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Visualisierung: Der neue Haltepunkt „Dresden-Plauen“ aus der Luft [Quelle: Städtisches Vermessungsamt Dresden/weitere Bearbeitung INTER OFFICE GmbH]



Visualisierung: Blick auf den neuen Mittelbahnsteig Richtung stadtauswärts [Quelle: INTER OFFICE GmbH]



Der Ausgang zum Bahnsteig wird erneuert [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Links: Bisher führt einzig eine Treppe zum Bahnsteig, rechts: Visualisierung des neuen Aufgangs und Aufzugs [Quelle: Deutsche Bahn AG/weitere Bearbeitung INTER OFFICE GmbH]



Der Mittelbahnsteig wird auf einer Länge von 140 Metern neu gebaut [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Der Ein- und Ausstieg in die Züge ist derzeit teilweise nicht stufenfrei möglich [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Visualisierung: Auch nach dem Umbau bleibt der Haltepunkt „Dresden-Plauen“ ein Bindeglied im öffentlichen Personennahverkehr [Quelle: INTER OFFICE GmbH]