



## **Großbaustelle für Bereich** **"GUN-Generalunternehmer Netzbau"**

### **Stammstrecke München – der größte Umbau, den es je gegeben hat**

#### **Die Röhren-Baustelle erfordert ein Höchstmaß an Logistik**

32 Stunden Sperrung, fünfeinhalb Tage S-Bahn-Betrieb, dann wieder 32 Stunden Sperrung – die Arbeiten im S-Bahn-Tunnel bestehen zu einem nicht unerheblichen Teil aus dem Auf- und Abbau der Baustelle. Start ist jeweils samstags gegen 20 Uhr – wenn der Tunnel komplett gesperrt wird. Dann rollt ein offener Arbeitszug mit Arbeitern und Material in die Röhre ein. Mit dabei – neben Bohrmaschinen, Baustellen-Beleuchtung und Kabelrollen: ein Chemie-Klo. Kilometerlange Fußwege zur nächsten Station will man dann doch keinem zumuten.

Bahnchef Hartmut Mehdorn nennt es „die größte Umbaumaßnahme, die es je an einer S-Bahn in Deutschland gegeben hat, und das auf einer der meistbefahrenen Strecke“. Die sogenannte Stammstrecke der Münchner S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof muß grundlegend saniert werden. Den ersten Wochenendeinsatz vom 11. – 13. Januar 2003 planten die LEONHARD WEISS-Mitarbeiter des Bereichs GUN – Generalunternehmer Netzbau generalstabsmäßig.

Jeder Arbeitsschritt wurde von den Projektleitern minutiös eingetaktet, damit die für den ersten Einsatz geplanten umfangreichen Arbeiten reibungslos und in bester Qualität abgeleistet werden konnten.

Während der Sperrung wird im Tunnel das 30 Jahre alte Signalsystem ausgewechselt. Ein neues elektronisches Stellwerk und die vom ICE bekannte Signaltechnik der so genannten Linienzugbeeinflussung erhöhen die Kapazität der schon heute meistbefahrenen Bahnstrecke Deutschlands von 24 Zügen pro Stunde und Richtung auf 30.

#### **60 Leute, 349 Signale, 330 Kilometer Kabel**

Gearbeitet wird in Drei-Stunden-Schichten, insgesamt 60 Leute sind im Einsatz. Sie werkeln an 280 Kilometern Signalkabel, 40 Kilometern Fernmeldekabel und 10 Kilometern Starkstromkabel. 349 Signale werden montiert, dazu 189 Achszähler und 719 Gleismagnete. Letztere garantieren, daß rote Signale und Tempo-



Limits beachtet werden. Das alte Signalsystem darf vorerst nicht angetastet werden – es muß bis 2004 voll funktionstüchtig bleiben.

### **Penible Kontrolle nach Rückständen**

Die heikelste Phase der Arbeiten beginnt montags um 1.45 Uhr – die Vorbereitung für die Wiederinbetriebnahme der Strecke: Dann rollt der Arbeitszug samt Personal und Material wieder ins Freie. Die Kontrolltour kann beginnen. Nichts, aber auch gar nichts, darf im Tunnel zurückbleiben – Arbeiter und Werkzeug werden penibel abgezählt. Danach findet ein Kontrollgang auf dem soeben bearbeiteten Abschnitt statt. Gegen 3 Uhr wird die Oberleitung wieder eingeschaltet, danach geht das (alte) Signalsystem ans Netz. Bis der reguläre Verkehr um 4 Uhr anrollen kann, werden noch zwei Probezüge durch die 4,2 Kilometer lange Röhre geschickt – in jeder Richtung einer. Und falls es irgendwo klemmt: Die Fachleute sind vor Ort.