



## **Schwierige Baustelle unter „rollendem Rad“**

### **ICE-Strecke: Intensive Bauphase beendet, Bahn erleichtert**

Zu den derzeit größten Baumaßnahmen Bayerns gehört die ICE-Strecke Nürnberg – München. Sie ein Teil der europäischen Bahnverbindung Stockholm – Berlin – München – Verona. Innerhalb Deutschlands ist sie ein wichtiger Bestandteil des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Die neue Trasse wird zukünftig über Ingolstadt statt über Augsburg führen und verkürzt die Fahrzeit der 171 km langen Strecke zwischen Nürnberg und München auf rund 60 Minuten.

Das gesamte Projekt teilt sich in 8 Abschnitte bzw. Baulose auf, fünf auf dem Neubaustreckenabschnitt (NBS) Nürnberg – Ingolstadt, drei auf dem Ausbaustreckenabschnitt (ABS) Ingolstadt – München. Jeder Abschnitt wurde separat durch die DB Projekt Verkehrsbau ausgeschrieben. Die Vergabe erfolgte an Generalunternehmen, die ein komplettes betriebsfähiges Stück Bahnstrecke bauen.

Mit dem Los ABS Südabschnitt, Röhrmoos - Obermenzing wurde eine ARGE von 9 Großunternehmen, bestehend aus den Firmen LEONHARD WEISS, Papenburg, Walter-Bau, Walter-Heilit, Mölders, Berger-Bau, Bauer, H. Hubert und Metz beauftragt. Im Jahr 2002 war die Ausbaustrecke die größte Einzelvergabe der DB AG an Baufirmen in der Bundesrepublik. Die Projektsteuerung dieses Abschnitts wird von LEONHARD WEISS durchgeführt. Laut Jürgen Rieger, Leiter der ARGE müssen die Arbeiten, die weitgehend im innerstädtischen Bereich vor den Toren Münchens stattfinden, unter dem „rollenden Rad“, also unter laufendem Zugbetrieb ablaufen. „Das ist die schwierigste Bahnbaustelle, die ich je gesehen habe.“ Zum Umfang des 300 Mio. € -Projektes gehören nicht nur der ICE-gerechte Ausbau, sondern auch der Bau neuer Gleise, damit die Münchener S-Bahn-Linie 2 zukünftig separat vom übrigen Bahnverkehr fahren kann. Allein auf dem rund 21 km langen Abschnitt südlich von Dachau und den nordwestlichen Stadtteilen von München sind in Spitzenzeiten über 1200 Arbeitskräfte im Einsatz. Sie verbreitern die Bahntrasse, ersetzen Bahnübergänge durch Überführungen und verlegen ganze Bahntrassen, um die Kurvenradien zu vergrößern, damit das Befahren der Geleise mit 200 Stundenkilometern möglich wird. Unter anderem werden 34 Bauwerke, 5 Bahnhöfe, 3 Park & Ride-Anlagen und 30 km Lärmschutzwände gebaut. Im Rahmen der Gleisbauarbeiten werden 100 km Gleise und 100 Weichen neu verlegt. Für den Bau der Trassen müssen 800.000 cbm Boden bewegt, 175.000 cbm Frostschuttschicht, 145.000 cbm Planumsschutzschicht, sowie 380.000 to Neuschotter eingebaut werden.



Immer wieder müssen neu gebaute Streckenabschnitte an vorhandene Gleise angebunden werden, um den Zugverkehr über neue Gleise zu führen.

Der Ostermontag, 21. April 2003 war daher bereits seit Jahren ein magisches Datum. An diesem Tag musste es klappen mit dem neuen Gleis. Bis Karsamstagmorgen rollten noch Fernzüge über ein Gleis, dann herrscht für 59 Stunden eine Sperrpause. Sperrpause heißt für die Gleisbauarbeiter Hauptbauphase. Ab 1 Uhr morgens gab es kein zurück mehr. In Dachau-Nord und bei Röhrmoos wurde das neue Gleis mit dem bestehenden Gleis verbunden, „angeschwenkt“, wie es in der Fachsprache heißt. Die Materialarbeitszüge und Geräte waren im Norden und Süden zu stationieren, eine Verbindung gab es in den 56 Stunden Pause nicht. In 48 Stunden mussten die Arbeiten abgeschlossen sein, acht Stunden beanspruchten allein die Prüfungen und Kontrollen, da auch die Software für die Signaltechnik angepasst werden musste.

Pünktlich am Ostermontag, 21.04.2003 konnte der erste Zug die neue Trasse ohne Probleme passieren. Erleichterung nicht nur bei den beteiligten Mitarbeitern der ARGE Röhrmoos-Obermerzing sondern auch großes Lob vom Vertreter des Bauherrn, der DB Projekt Verkehrsbau, für diese logistische Meisterleistung.

Die nächste totale Streckenstilllegung ist für Ostern 2004 geplant. Mindestens noch zwei Jahre, südlich von Dachau noch drei Jahre, wird an der Strecke München-Ingolstadt gebaut. Zur Fußball-WM 2006 sollen dann die ersten ICE's auf der Trasse nach München fahren können.