



Teamwork: Vier Spezialmonteure verankern gleichzeitig Koloss und Sockel.

# An einem Tag werden bis zu drei Masten aufgestellt

Wenn alles planmäßig läuft, nimmt die Deutsche Bahn das 107 Kilometer lange Teilstück ihrer Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 in Betrieb. Derzeit wird für die Stromzufuhr gesorgt, Hochspannungsmasten aufgebaut.

Von Klaus Oelzner

**Heubisch** – Bis zu 300 Stundenkilometer schnell verbinden ICE-Triebwagen einer neuen Generation zukünftig die Metropolen München und Berlin über Nürnberg und Erfurt. Und weiter über die bereits betriebene Schnellfahrstrecke Erfurt-Leipzig/Halle nach Berlin. Dann werden Schienenverbindungen für den Personenfernverkehr sowie Güterzugarnituren im „System feste Fahrbahn“ über 29 teils gigantische Brückenbauwerke (davon 14 in Thüringen) und durch 22 imposante Tunnelstrecken buchstäblich haltlos in der Region Heimat vorbei geführt. Für Fahrgäste aus dem Raum Sonneberg-Coburg-Bamberg wird ab diesem Zeitpunkt auf politischen Druck eine durchgehend getaktete Regionalexpress-Verbindung als Zubringer geschaffen. Von Ilmenau nach Erfurt ist ein Express geplant.

## Im Zeitplan

„Mit dem Projekt liegen wir im Zeitplan“, bestätigt Pressesprecher Frank Kniestedt, wenn er auf den Stand der Bauarbeiten im Bereich Streckenführung und technischer Ausrüstung einschließlich unabdingbarer Sicherungseinrichtungen angesprochen wird. Allerdings sind bis zum Schlussakkord entlang der zweigleisigen elektrifizierten Strecke



Sechs Tonnen Stahl schweben über den Köpfen.



DB-Projektingenieur Arno Kryszohn (links) und Projektleiter Helmut Neumeier besprechen weitere Arbeitsschritte.

über und durch den Thüringer Wald noch erhebliche koordinierte Anstrengungen erforderlich.

Dazu zählt nicht zuletzt die lückenlose Versorgung der Triebfahrzeuge mit elektrischer Energie über bereits installierte Oberleitungen. Auswirkungen sind zurzeit im Raum Sonneberg zu beobachten.

Im Sonnefelder Gemeindeteil Wörlsdorf zweigt die neue „Bahnstromleitung“ von der seit den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts bestehenden Energie-Versorgungsstrasse Nürnberg-Saalfeld-Weimar ab, über die eine künftige Versorgung mit Einspeisung in das Umspannwerk bei Roth auf der Höhe zu sichern ist. „Für die etwa 30 Kilometer Strecke Bahnstromleitung Süd durchs Thüringer Unterland müssen 82 Stahlgittermasten in unterschiedlichen Höhen gesetzt werden. Sieben davon stehen auf bayerischem Gebiet“, informierten Projektleiter Helmut Neumaier (Baufirma) und Projektingenieur Arno Kryszohn (DB) während einer Pressepräsentation des Baufortschritts.

## Eine Art Hauptquartier

Seit Dezember 2015 ist das frühere LPG-Gelände am Rand des Föritzer Ortsteils Heubisch der Dreh- und Angelpunkt. Hier ist die „Wohnwagen-siedlung“ für die knapp 30 Arbeitskräfte samt Bürocontainer für Planungs- und Überwachungsmitarbeiter sowie der zentrale Materiallagerplatz etabliert. Für ebenerdige Vorbereitungsarbeiten ist erheblicher Arbeitsaufwand erforderlich. Immerhin kann ein Mast mit Auslegern für vier Versorgungsleitungen aus bis zu 1000 pulverbeschichteten Metalltei-

len bestehen, die per abgestimmtem Baukastensystem mit Schraubverbindungen aneinanderzufügen sind. Bis zum Rostschutzauftrag für blanke Verbindungsteile. „Damit ist das eingespielte Team einer südbayerischen Fachfirma eineinhalb Tage beschäftigt“, weiß Projektleiter Neumaier und ergänzt mehr oder weniger scherzhaft: „Die Masten sollen ja schließlich 70 Jahre ohne besonderen Pflegeaufwand überstehen“.

Etwa drei Wochen im Vorlauf entstehen auf vorgeplanten Plätzen in der Unterland-Landschaft und Südthüringen die zum Schluss nur noch mit kreisrunden Stützen aus dem Boden ragenden Pfahlgründungen. Für den Standort eines zwischen 20 und 40 Meter hohen Streckenmasten sind rund 18 Kubikmeter, für einen Abspannmast (der horizontale Kräfte aufnehmen muss) rund 40 Kubikmeter Beton aus heimischer Mischanlage über staubige Zufahrten und extra in die Landschaft gezimmerten Holzböhlenwegen zu transportieren.

Die in Heubisch teilmontierten 82 Stahlgittermasten werden Stück für Stück an den vorbereiteten Aufstellplätzen abgelegt. Obwohl die Aufstellung per überdimensionaler Krananlage als Präzisionsarbeit (bei der nichts schiefehen darf) einzustufen ist, herrscht am Montagtag auf der Baustel-

le kein hektisches Treiben. „Jedermann an seinem Platz ist mit allen erforderlichen Handgriffen vertraut. So schaffen wir bis zu drei Masten pro Arbeitstag“ erläuterte Projektingenieur Kryszohn, als der Kranführer auf Funkkommando den sechs Tonnen schweren Stahlkoloss wie Spielzeug langsam in die Höhe zieht und zenti-, ja millimetergenau zum vorbereiteten Aufstellplatz schweben lässt. Auf jedem der vier Standbeine von versierten, gegen möglichen Absturz gesicherten Monteuren erwartet, die für die künftige Standsicherheit per Schraubenverbindungen verantwortlich zeichnen. Nicht etwa, um diese Eigenschaft spontan zu testen, sondern die später extra einschwebende Masthaube in über 20 Metern Höhe oberhalb des 25 Meter breiten Querträgers zu befestigen, klettern sie wieselgleich auf den frisch installierten Stahlkoloss. Ein Fernblick bestätigt, dass sich der Mast Nummer 31 nahtlos in die von den Planungsingenieuren gedachte 82-gliedrige Linie von Wörlsdorf bis nach Roth einfügt ... Als Teil des nach der Wende mit heute rund zehn Milliarden Aufwand veranschlagten Gesamtprojektes VDE 8.2.

## Erster „Saft“ zu Jahresende

Bis die Mastenreihe am Südrand des Thüringer Waldes ihren eigentlichen Zweck erfüllen kann, wird allerdings noch einiges Wasser die Röden und Steinach hinabfließen. Ab September ist die etappenweise Installation der vier zu ziehenden Leitungsseile vorgesehen. Der erste „Saft“ für die planmäßig Ende kommenden Jahres in Betrieb zu nehmende Neubaustrecke soll mit 110 Kilowatt Spannung am 31. August fließen. Vor Einspeisung in den Bahnfahr-draht durch sogenannte Unterwerke muss der Fahrstrom von 110 kV/50 Hertz auf 15 kV und 16,7 Hertz transformiert werden. Das ist der seit 1905 in Deutschland verwendete Fahrstrom. Für den Neubaubereich erfolgt das in den Unterwerken Roth auf der Höhe bei Eisfeld und in den beiden Unterwerken im Ilm-Kreis, Wolfsberg und Eischleben.



Die Arbeit ist beendet. Mast 313 reiht sich in die Strecke ein.