

# Nächtliche Vorbereitung auf die Zukunft

Von Heike Eisenmenger | 05.02.2010, 17:11

**Stolberg.** Es ist kalt in dieser Nacht. Die «gefühlte Kälte» auf der Mastspitze muss noch um einiges ärger sein als unten am Boden. Der Mann in neonfarbener Sicherheitskleidung hantiert in 15 Meter Höhe und ist dem Wind ungeschützt ausgesetzt.

Masten bei Wind und Wetter aufzustellen und Stromleitungen (neu) zu verlegen, das ist das tägliche Brot der Mitarbeiter des Unternehmens «Balfour Beatty» aus Köln. Die Firma hat von der Euregio Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) den Auftrag erhalten, die Stromleitungen im Bereich des Stolberger Hauptbahnhofes neu aufzuteilen.

Die Vorarbeiten hierfür sind bereits im Januar aufgenommen worden. Jetzt hat die entscheidende Phase begonnen. Im Schulterschluss mit der Deutschen Bahn legt die EVS den Grundstein für die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Aachen und Köln ebenso wie für den Ringschluss der Euregiobahn zwischen Stolberg und Alsdorf.

## Trennung der Oberleitung

Da die Hauptgleise in der Zuständigkeit der Bahn bleiben, die Nebengleise aber künftig von der EVS genutzt werden, «müssen die Oberleitungen körperlich getrennt werden - das ist juristisch festgelegt und eine Grundvoraussetzung für die Ringbahn», resümiert EVS-Geschäftsführer Christian Hartrampf. Die Trennung der Oberleitung vollzieht sich in dieser Nacht.

Gerade wird der riesige Mehrgleisenausleger - das ist ein Traggerüst für die Leitung, das sich über mehrere Gleise spannt - mit Hilfe eines Krans hochgezogen. Weil der Strom abgeschaltet und der Zugverkehr somit unvermeidlich gestört wird, finden die Arbeiten in der Nacht statt, weil um diese Uhrzeit weniger Betrieb auf den Gleisen und rund um den Bahnhof herrscht.

## 3,5 Millionen Euro

Allein 3,5 Millionen Euro kostet die Trennung im Bahnhofsbereich, wo die EVS auch die zentrale Leitstelle für das elektronische Stellwerk einrichten will. Es ist eine technische Herausforderung, der sich die Mitarbeiter in diese Nacht stellen. Insgesamt werden 55 Masten errichtet und mehr als zwölf Kilometer Kabel aufgehängt.

Gefährdet werden können die Arbeiten vor allem durch Kälte und Schnee. «Sobald es richtig friert, sind die Masten wie eingeseift, dann werden die Arbeiten aus Sicherheitsgründen eingestellt», erklärt der verantwortliche Bauleiter Thomas Ropers. Sicherheit ist ein Wort, das immer wieder fällt.

Auch das Abschalten des Stroms verläuft nach strengen Sicherheitsvorschriften. Jede Anfrage,

jede Anweisung wird aufgezeichnet. «Und bevor ein Mitarbeiter in die Nähe der Leitungen darf, wird mit der Prüfstange festgestellt, ob tatsächlich kein Strom mehr fließt», erläutert Projektleiter Matthias Elsner.

Gleich mehrere Männer sind einzig und allein dafür abgestellt, ihre Kollegen zu warnen, sobald sich ein Zug nähert. Abgelenkt durch die Arbeit, könnte es ohne Streckenposten leicht passieren, dass Mitarbeiter den Zug zu spät bemerken und vom Fahrtwind mitgerissen werden.

Dank guter Vorplanung laufen die Arbeiten wie am Schnürchen, so dass der reguläre Fahrplan ab 5 Uhr in der Früh wieder aufgenommen werden kann.

Die Arbeiten am Bahnhof werden voraussichtlich bis zum Sommer dauern, im Frühjahr wird es aufgrund der Ausbauarbeiten dann noch einmal zu einer nächtlichen Beeinträchtigung kommen.

---

[www.az-web.de/sixcms/detail.php?template=az\\_detail&id=1198244](http://www.az-web.de/sixcms/detail.php?template=az_detail&id=1198244)