

KRAFTPROBE

Der Turmbau zu Ebersberg

Stellen Sie sich mal einen Quader vor: 40 Meter lang, 40 Meter breit und fast 30 Meter hoch. Der Inhalt dieses Ungetüms besteht aus Erdreich und muss innerhalb von 100 Stunden abtransportiert werden. Keine leichte Aufgabe für die Firma Grabmeier.

VON MICHAEL SEEHOLZER

Ebersberg – Am Wochenende wurde bis auf eine Unterbrechung Tag und Nacht durchgearbeitet. Gute 100 Stunden hat das Team von 45 Leuten Zeit, diese riesige Erdmasse zu bewegen, die jetzt an der Straße von Grafing nach Ebersberg zwischengelagert wird. Die Vorbereitungsarbeiten, um dort die gewaltige Menge Aushub zu lagern, hatten bereits am Freitagnachmittag begonnen.

Das Erdreich stammt aus dem Bahndamm des Filzenexpresses im Laufinger Moos. Dort wird die Südumgehung von Ebersberg unter der Eisenbahn durchgeführt. Und deshalb pressiert's auch so. „Wir haben einen genauen Zeitplan von acht Wochen, dann muss die Bahn wieder fahren“, sagt der Geschäftsführer der Firma Grabmeier, Josef Heilmann. Für diesen Gewaltakt hat die Firma zusätzliche zehn Mann angeheuert. „Ab Dienstag läuft aber wieder unser normaler Betrieb“, ist Heilmann optimistisch.

Insgesamt werden 44 000 Kubikmeter Erdreich bewegt. Die Bürger des Landkreises werden sich wahrscheinlich nicht an eine vergleichbare Baustelle erinnern. Als in Grafing-Bahnhof die neue Eisenbahnbrücke gebaut wurde, war schon ein riesiges Loch im Erdreich entstanden. „Das ist aber ungefähr nur ein Drittel soviel gewesen“, sagt Heilmann.

Um solche Massen bewältigen zu können, hat das Un-

ternehmen acht „Dumper“ im Einsatz. Das sind riesige Muldenfahrzeuge, die zusammen mit fünf „kleineren“ Kippern über 750 Kubikmeter Aushub in der Stunde transportieren können.

Der Abraum türmt sich auf dem Gelände an der Gspraiter Kurve inzwischen auf eine Höhe von fünf bis sechs Metern durchschnittlich. „Das Material wird später zum Modellieren des Geländes verwendet, zum Beispiel bei der Gspraiter Eisenbahnüberführung“, informiert Heilmann.

Im Unterschied zur Eisenbahnbrücke in Grafing-Bahnhof, die in einer technischen Meisterleistung nachts passgenau eingeschoben wurde, wird die Brücke im Laufinger Moos an Ort und Stelle gebaut. Auch deshalb eilt es so. „Die Betonaushärtungszeiten müssen genauestens eingehalten werden“, informiert Heilmann. Die Widerlager für das Brückenbauwerk stellen seine Leute her. „Der Untergrund muss speziell verdichtet werden.“ An manchen Stellen ist ein Bodenaustausch notwendig.

Für die Firma und die Mitarbeiter ist eine Baustelle mit derartigen Dimensionen eine echte Kraftprobe. Damit nachts alle bei Kräften bleiben, gibt es aus einer improvisierten Versorgung Kaffee und Würstchen.

Die starken Regenfälle in der Nacht auf gestern stoppten die Arbeiten vorübergehend. „Bei dem schweren Boden bleiben uns die Lastwagen stecken“, berichtet Heilmann. Gestern Mittag musste deswegen eine neue Baustraße angelegt werden. Um diese Zeit war etwa ein Viertel des gesamten Aushubs bewältigt. An manchen Stellen werden Spundwände in den Boden gerammt. „Sonst hätten wir noch mehr Aushub“, erklärt Heilmann. Von der Kubikmeterleistung seien die Arbeiten bisher im Plansoll. Allerdings schaut die Mannschaft inzwischen öfter mal in den Himmel. Eines ist klar: Das Wetter muss mitspielen.



Das Gerüst für den Brückenbau wurde in der Nacht auf Samstag schon aufgestellt. Viele Arbeiten laufen parallel.



Riesige Bagger

fressen sich nach und nach in den Bahndamm im Laufinger Moos, wo später die Südumgehung verlaufen wird.



Eine Ramme

hämmerst Spundwände in den Untergrund. Diese Maßnahme ist notwendig, um die Aushubmassen zu begrenzen. FOTOS: S. ROSSMANN



Tag und Nacht

ist Betrieb auf der Baustelle – wenn's nicht aus Kübeln gießt. Das Wetter muss mitspielen, soll der Zeitplan eingehalten werden.



Im Dauerbetrieb

sind die „Dumper“ im Einsatz. Das sind gewaltige Muldenfahrzeuge, die den Aushub vom Bahndamm nach Gsprait bringen.