

PRESSEMITTEILUNG

Höchstleistung Tag und Nacht

VE-Log stemmt Umschlag von über 60 000 Bahnschwellen für Riedbahn

BIEBESHEIM (SR). Das hat es in der Geschichte der Deutschen Bahn nicht oft gegeben: Fünf Monate sind angesetzt, um in einem Rutsch 117 Kilometer Gleise und mehr als 15 Kilometer Lärmschutzwände zwischen Frankfurt am Main und Mannheim zu bauen. 152 Weichen sowie über 140 Kilometer Oberleitung werden auf der Strecke modernisiert. Insgesamt müssen 239 000 Schwellen und fast 380 000 Tonnen Schotter bewegt werden. Voraussetzung dafür sind eine gute Vorbereitung und Planung des Auftraggebers sowie großes Engagement der ausführenden Firmen. Mehr als 2 000 Mitarbeiter aller Gewerke und mehr als 90 Baumaschinen sind jeden Tag auf den Gleisen und entlang der 70 Kilometer langen Riedbahn im Einsatz. Einer der Akteure ist die VE-Log GmbH, die dort für Spitzke tätig ist und unter anderem den Umschlag von etwa 60 000 Bahnschwellen übernommen hat.

Nacht für Nacht, wenn die meisten Menschen schlafen, erreicht ein Zug mit 28 Waggons die Umschlagfläche in Biebesheim. In nur acht Stunden müssen die 3 000 Schwellen vom Wagon sorgsam entladen, aufgeschichtet und in der Tagschicht auf Lkw verladen und zur Aufarbeitung transportiert werden. Diese Leistung jede Nacht aufs Neue zu erbringen, erfordert nicht nur Know-how, sondern motivierte Mitarbeiter und die geeignete Technik. „Normalerweise wird für den Umschlag dieser Mengen an Schwellen ein Portalkran verwendet“, erklärt Felix Dürrbeck, Prokurist von VE-Log. Doch um die Leistung in Biebesheim zu schaffen, braucht es im Fall der Riedbahn-Baustelle kurze Wege. Deshalb werden ein Cat Umschlagbagger MH3040 und ein Cat Radlader 972 eingesetzt.

Acht Stunden sind dafür vorgesehen, in denen der Bagger die Schwellen mit seinem Schwellenentladegerät aufnehmen muss. Das Anbaugerät hat das Unternehmen extra anfertigen lassen und die Anschlüsse dafür selbst gebaut. Bis zu zehn Schwellen mit einem Gewicht von je rund 300 Kilogramm kann der Greifer auf einmal packen. Wegen des Gewichts hat VE-Log den Cat Umschlagbagger MH3040 gewählt, der mit seinen 39 Tonnen Einsatzgewicht die Last auch sicher handeln kann. „Das dürfte in dieser Konstellation deutschlandweit einzigartig sein, es ist schon eine Nummer, was hier bewegt wird“, meint der Prokurist.

Wichtig ist, dass das Entladen möglichst schonend erfolgt. „Die Schwellen sollen aufbereitet und später wieder verwendet werden“, fügt Felix Dürrbeck hinzu. Der Greifer setzt dann das Bündel an Schwellen sorgsam ab und schichtet diese auf. „Sogleich setzen wir einen Cat

Radlader 972 ein, der dann Platz schafft, mit seiner Gabel die Schwellen aufnimmt und aufhaldet. In der Tagschicht werden die Schwellen dann auf Lkw verladen. In der darauffolgenden Nacht geht das gleiche Spiel wieder von vorne los: Schwellen entladen, aufschichten, aufnehmen und aufhalden.“

Bringt der Zug die Betonschwellen zum Entladen, liegen diese auf Kanthölzern auf. Mitarbeiter müssen dann die Hölzer auf den Waggons auseinanderschneiden, damit der Greifer die Schwellen, die in drei Schichten übereinandergestapelt sind, aufnehmen kann. „Auch was die Sicherheitsaspekte betrifft, ist der Umschlagbagger mit seiner hochfahrbaren Kabine von Vorteil, da der Maschinist so einen viel besseren Überblick hat und weiß, was auf den Waggons vor sich geht“, so der VE-Log-Mitarbeiter.

Der Zug wird direkt beim Abstellen getrennt – eine Hälfte in das erste Gleis, die andere in das zweite. Sobald der erste Teil entladen ist, muss rangiert werden und der beladene Zugteil wird in das richtige Gleis geschoben. „Dank seines Auslegers mit 15 Metern Reichweite erreicht der Umschlagbagger sogar den Zug am Nachbargleis und kann schon mit dem Entladen beginnen, selbst wenn das Rangieren noch nicht erfolgt ist“, erklärt Felix Dürrbeck. Beim Projekt Riedbahn kommt es eben auf Geschwindigkeit an. Aber ein hohes Tempo ist nicht allein entscheidend. „Die Stückzahl an Waggons, die für dieses Mammutprojekt zur Verfügung steht, ist begrenzt. Deswegen müssen wir uns in der Nachtschicht ranhalten, damit kein Stillstand herrscht“, führt Felix Dürrbeck aus. Ist der Zug entladen, wird dieser wieder direkt im angrenzenden Schwellenwerk mit neuen Schwellen für die Riedbahn beladen. „Auch deswegen müssen wir uns beim Entladen ranhalten, damit der Nachschub nicht ins Stocken gerät. Um uns für den Notfall abzusichern, haben wir darum ein weiteres Gerät im Stand-by stehen, auf das wir bei einem Maschinenausfall zurückgreifen können“, so der Prokurist. Ein weiterer Cat Kettenbagger 330 ist ebenfalls im Einsatz, um die Materialmengen abzutransportieren.

Schwellen sind jedoch nicht das einzige Material, das VE-Log für die Riedbahn umschlägt. Auch Schienenschrott wird bewegt. Hinzu kommt Gleisschotter und Boden, der entsorgt werden muss. Deswegen wurde der Cat Radlader 972 auch mit einem Schnellwechsler bestückt, um rasch die Gabel gegen eine Schaufel zu tauschen. Im August hat VE-Log mit dem Schwellenumschlag angefangen – 23 Schichteinsätze waren bis Mitte September zu absolvieren.

Die Riedbahn gilt als meistbefahrene Bahnstrecke Deutschlands und wurde Mitte des 19. Jahrhunderts in Betrieb genommen. Bis zu ihrer Generalsanierung passierten täglich mehr als 300 Züge den Streckenabschnitt zwischen Frankfurt am Main und Mannheim. Aufgrund der starken Belastung waren die Anlagen zunehmend störanfällig – das wirkte sich deutschlandweit auf den Schienenverkehr aus. Für die Baumaßnahme wird eine Bauzeit von fünf Monaten veranschlagt. Um das Bauvolumen in diesem Zeitfenster zu schaffen, wird erstmals ein neues Sanierungs- und Modernisierungskonzept umgesetzt: Die Arbeiten erfolgen nicht wie bisher im laufenden Betrieb, sondern während einer Vollsperrung.

Bild 1:

VE-Log hat den Umschlag von etwa 60 000 Bahnschwellen übernommen.

Bild 2:

Bis zu zehn Schwellen mit einem Gewicht von je rund 300 Kilogramm kann der Greifer am Cat MH3040 auf einmal packen.

Bild 3:

In einer Nachtschicht mussten 3 000 Schwellen vom Waggon sorgsam entladen, aufgeschichtet und in der Tagschicht auf Lkw verladen und zur Aufarbeitung transportiert werden.

Bild 4:

Auch Schienenschrott wurde bewegt. Hinzu kam Gleisschotter und Boden, der entsorgt werden musste.

Bild 5:

Beim Umschlag von Vorteil: die hochfahrbare Kabine des Cat Umschlagbaggers. Fotos: VE-Log

Über die Zeppelin Baumaschinen GmbH

Die Zeppelin Baumaschinen GmbH ist Europas führende Vertriebs- und Serviceorganisation der Baumaschinenbranche und seit 1954 in Deutschland Vertriebs- und Servicepartner von Caterpillar Inc., dem weltgrößten Hersteller von Baumaschinen. Mit 1.886 Mitarbeitern und einem 2023 erwirtschafteten Umsatz von rund 1,33 Milliarden Euro ist die Zeppelin Baumaschinen GmbH die größte Gesellschaft des Zeppelin Konzerns. Zum Produktprogramm zählen neue und gebrauchte Caterpillar Baumaschinen im Bereich von 1 bis 150 Tonnen Einsatzgewicht, zum Dienstleistungsspektrum gehören der Service, der bundesweit flächendeckend in 35 Niederlassungen erfolgt, sowie die Beratung und die Finanzierung für die Maschinen. Die Zentrale und der juristische Sitz der Zeppelin Baumaschinen GmbH befinden sich in Garching bei München.

Weitere Informationen unter zeppelin-cat.de.

Über den Zeppelin Konzern

Der Zeppelin Konzern bietet Lösungen in den Bereichen Bauwirtschaft, Antrieb und Energie sowie Engineering und Anlagenbau. Das Angebot reicht von Vertrieb und Service von Bau-, Bergbau, Forst- und Landmaschinen über Miet- und Projektlösungen für Bauwirtschaft und Industrie bis hin zu Antriebs- und Energiesystemen sowie Engineering und Anlagenbau und wird durch digitale Geschäftsmodelle ergänzt. Zeppelin ist weltweit in 26 Ländern vertreten. Im Geschäftsjahr 2023 erwirtschafteten über 10.000 Mitarbeiter einen Umsatz von 3,9 Milliarden Euro. Der Konzern organisiert seine Zusammenarbeit in fünf Strategischen Geschäftseinheiten (Baumaschinen Deutschland & Österreich, Baumaschinen International, Rental, Power Systems, Anlagenbau) und dem Strategischen Management Center Group IT Services. Die Zeppelin GmbH ist die Holding des Konzerns mit juristischem Sitz in Friedrichshafen und der Zentrale in Garching bei München. Der Zeppelin Konzern ist ein Stiftungsunternehmen. Seine Wurzeln liegen in der Gründung der Zeppelin-Stiftung durch Graf Ferdinand von Zeppelin im Jahr 1908. Weitere Informationen unter zeppelin.com.

Zeppelin Baumaschinen GmbH

Presse

Sonja Reimann

Graf-Zeppelin-Platz 1

85748 Garching-bei München

Tel.: 089 32000-636

sonja.reimann@zeppelin.com