

## PRESSEMITTEILUNG

# Gute Planung ist die halbe Miete

## Punktlandung bei der Sanierung der Bahnstrecke Ludwigsstadt und Pressig in Oberfranken

**STEINBACH AM WALD (SR).** Unsere Arterien und Venen dürfen nicht verstopft sein, sonst drohen Herzinfarkt oder Schlaganfall. So wie der menschliche Körper auf funktionierende Gefäße angewiesen ist, die das Blut transportieren, muss auch unsere Infrastruktur immer wieder auf den Prüfstand, damit der Verkehr störungsfrei fließt. Das gilt auch für Schienen, Schwellen und Weichen, die genauso regelmäßig einer Kontrolle unterzogen und gegebenenfalls erneuert werden müssen, sonst steht der Schienenstrecke ein ähnlicher Kollaps wie unserem Organismus bevor. Zwischen Ludwigsstadt und Pressig in Oberfranken sanierten die beteiligten Firmen Joseph Hubert, Schweerbau und VE-Log den Streckenabschnitt. Er gehört zur Frankenwaldbahn, die Bayern und Thüringen verbindet. Im engen Zusammenspiel arbeiteten die Baufirmen ihr Aufgabensum entlang von Richtungs- und Gegenrichtungsgleis ab und absolvierten dabei einen Schichtbetrieb 24/7 innerhalb der fünf Bauabschnitte.

Neben dem konventionellen Umbau von sechs Kilometern Gleis mussten Gleisbette auf einer Länge von 34 Kilometern gereinigt werden. Das betraf nicht nur freie Streckenabschnitte, sondern auch Bereiche rund um die Bahnhöfe wie Steinbach am Wald sowie Brücken, auf denen der Schotter getauscht werden musste. Eine besondere Rolle hatte dabei eine RM 800 Super 3S. Dahinter steckt eine Hochleistungsmaschine von der Firma Joseph Hubert, die den Gleisschotter säubert. Knapp 300 Meter lang ist das gelbe Ungetüm, das 400 Meter Schotterbett pro Stunde im Zuge der Maßnahme erneuert. Denn der Schotter hatte im Lauf der Jahre seine Kantigkeit eingebüßt und konnte sich nicht mehr verzahnen, so wie es erforderlich ist. „Das ist nötig, damit das Gleis schön federn kann“, erklärte Steffen Assmann, Bereichsleitung Tiefbau, Geräte und Flächenmanagement von VE-Log. Daher musste der Gleisschotter unter den Schienen ausgebaut und durch 21 000 Tonnen Neuschotter ersetzt werden.

Für den Umschlag sorgte das Unternehmen VE-Log aus Erlangen, betrieb Lagerflächen für die Schüttgüter und führte Transporte aus. Das bedeutete auch, der RM 800 Super 3S zuzuarbeiten. Sobald die Hochleistungsmaschine mit ihrem Reinigungsprogramm loslegte und ihre Materialförder- und Siloeinheiten gut gefüllt waren, musste VE-Log bereitstehen, um das Feinmaterial sowie den Altschotter in Empfang zu nehmen und etwa bei der Entladung der Altstoffe zu unterstützen. Dann hieß es, Haufwerke anlegen und Material umsetzen beziehungsweise

umschichten. Das machte in Summe 20 000 Tonnen PSS (Planumsschutzschicht), 20 000 Tonnen Boden, 21 000 Tonnen Neu- und 30 000 Tonnen Altschotter aus.

Zugleich führte VE-Log konventionelle Tiefbauarbeiten aus, die erforderlich waren für die Tiefenentwässerung auf einer Länge von 1,1 Kilometern. Sie waren aber auch gleichzeitig die Voraussetzung dafür, dass die Gleisbauer ihr Werk verrichten konnten, sprich Schwellen legen und Schienen wieder auf dem sanierten Streckenabschnitt montieren konnten. Bis das erfolgen konnte, musste auf knapp sechs Kilometern Länge das Planum verbessert werden. Das hieß, den Boden auszubauen. Dabei wurde die Baufirma mit wechselnden Bodenklassen konfrontiert. Doch das war nicht die einzige Herausforderung: „Wir haben es bei manchen Gleisabschnitten mit großem Gefälle zu tun, wie etwa in Richtung Förtschendorf. Hier beträgt die Steigung etwa 28 Promille.

Die Strecke wurde 1890 gebaut – damals wurde viel Sprengstoff eingesetzt und das hatte Folgen für unsere Arbeiten“, verdeutlichte Steffen Assmann. Da die Bahnstrecke durch den Rennsteig verläuft, trat immer wieder felsiger Untergrund in Form von Diabas und Schiefergestein auf – damals half Dynamit. 2021 war eine andere Form der Sonderbehandlung nötig, um den Felsen zu lösen. Dabei kam es auf Reißzähne an und es standen mit Kemroc Fräsen vom Typ EK 40 und KR 120 ausgerüstete Cat 330 parat, um den anstehenden Felsen zu beseitigen. Dann konnte man die neue PSS einbringen und anschließend Neuschotter verteilen. „Als die Strecke gebaut wurde, achtete man nicht so wie heute auf einen ebenen Untergrund – durch das Sprengen entstand eine sehr unebene Fläche. Diese Abweichungen müssen wir nun ausgleichen durch den Einbau einer PSS in unterschiedlicher Schichtstärke“, führte Steffen Assmann aus. 15 Baumaschinen wurden für die verschiedenen Tätigkeiten von VE-Log eingesetzt – so arbeiteten im Gleis eine Cat Walze mit Stehr-Verdichterplatten wie eine CS56B und Cat Kettenbagger wie zwei 330 der neuen Generation zusammen.

Eine besondere Bewährungsprobe war auch einem neuen Cat Zweibegebagger M323F zugeordnet worden, der seine Stärken wie sein kurzes Heck, seinen Schienenradantrieb und sein Bremssystem für die Gleisräder ausspielen sollte. Denn profilmfreies Arbeiten war auch auf dieser Baustelle immer wieder ein Thema, wenn mit dem Bagger im Gleis Schwellen umzuschlagen oder Schotter zu verteilen waren. Genauso sollte ein flacher Stiel an der Cat Baumaschine verhindern, dass die bestehende Oberleitung Schaden nahm. Auf der Baustelle konnte der Bagger überzeugen, sodass VELog eine Erweiterung der Zweibegebagger-Flotte für 2022 vornimmt. Dann werden drei Cat Geräte den Gleisbau bedienen können.

Den Ein- und Ausbau von Schotter übernahmen wiederum drei Cat Kettenbagger 315 mit Verstellausleger und Höhenbegrenzung – auch sie waren dadurch darauf ausgerichtet, die Oberleitung nicht zu beschädigen. Ihnen zur Seite stand dabei ein Mix aus Schlepper, Vierachser, Tridem-Mulden und Raupen-Dumpfern. VE-Log griff auf Highspeed- Dozer zurück – eine Kombination aus Grader und Planierraupe auf Gummiketten. Und wie der Name schon sagt, soll damit mit Höchstgeschwindigkeit gearbeitet werden – so wie es das Bahn-Projekt erforderte.

„Trotz vieler Widrigkeiten und schlechter Bodenverhältnisse haben wir eine Punktlandung bei der Bauzeit erzielt. Es gab nicht nur eine Herausforderung für Maschinisten und den Bauleiter zu bewältigen, um den engen Zeitplan einhalten zu können“, äußerte sich Steffen Assmann. Wie heißt es so schön: Gute Planung ist die halbe Miete. Immer wieder war eine nicht unerhebliche Anzahl an Transporten mit entsprechenden Ladegeräten nötig, um die Umschlagsleistungen von Korngemischen, Bahnschotter und Altstoffen zu erbringen. Drei Baukolonnen waren seitens VE-Log im Einsatz und arbeiteten parallel an den Gleisen in verschiedenen Abschnitten. Bedingt durch die Örtlichkeiten wurden im Vorfeld sechs Lagerflächen und kleinere Umschlagsflächen als Zwischenlager angelegt – genauso die Baustraßen, über welche die Korngemische etwa für den Gleisunterbau angeliefert wurden. Auch das Flächenmanagement gehört zum Service, den VE-Log rund um den Gleisbau bietet. Flächen zum Materialumschlag, wenn beispielsweise alter Gleisschotter durch neuen ersetzt werden muss, wurden von dem Unternehmen gesucht. Sie wurden für die Dauer der Baumaßnahme gepachtet. Dort war dann die Spielwiese für Cat Radlader 966 – in Spitzenzeiten waren es fünf Geräte –, die sich dann beim Umschlag von Altschotter, Boden, PSS und Neuschotter für den konventionellen und maschinellen Teil der Arbeiten austoben konnten.

Überall, wo Baustoffe lagerten, wurde ein Vlies eingebaut. Altstoffe wiederum lagen zusätzlich auf einer Folie. Darüber wurde eine Schicht aus Filterkies abgewalzt. Das sollte zum einen eine Verdichtung des Untergrunds abwenden, wenn Baumaschinen den Materialumschlag übernehmen. Zum anderen sollte verhindert werden, dass bei Regen das Wasser über die Altstoffe floss und dann ins Erdreich und Grundwasser eintrat. Nach Abschluss der Arbeiten wurde der Lagerplatz Ende November wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt und der Natur zurückgegeben. Auch das gehörte zum Konzept.

Im Vorfeld traf VE-Log umfangreiche und logistisch aufwendige Vorbereitungen in Absprache mit den anderen Beteiligten. So mussten Baucontainer als Büros bei Steinbach am Wald installiert und Unterkünfte für die 50 Mitarbeiter gefunden werden – allein das stellte sich in diesen Zeiten als nicht einfach heraus. „Bedingt durch die Corona-Pandemie hatte manches Hotel in der Region am Rennsteig erst gar nicht mehr wiedereröffnet oder einen Platz für uns alle“, so Steffen Assmann. Er entschied sich dann zusammen mit den anderen beteiligten Firmen, ein Baustellencamp mit Containern auf dem örtlichen Schützenplatz aufzubauen, wo die Mitarbeiter arbeiteten und während der Baumaßnahme wohnen konnten. „Da viele Nachteinsätze anfielen, war das ohnehin ganz praktisch, dass unser Team kurze Wege hatte“, fügte der Bereichsleiter hinzu. So konnte man die geforderten Leistungen ohne Umschweife anpacken, umsetzen und den Baustellenbetrieb rund um die Uhr sicherstellen.

Bildtexte

Bild 1: Bewährungsprobe für den Cat Zweiwegebagger M323F.

Bild 2: Ein flacher Stiel am Bagger sollte verhindern, dass die Oberleitung beschädigt wurde.

Bild 3: Eine der Kernaufgaben war der Umschlag der Schüttgüter.

Bild 4: Der Ein- und Ausbau von Schotter erfolgte mithilfe von drei Cat 315.

Fotos: VE-Log

Zur Veröffentlichung, honorarfrei. Belegexemplar oder Hinweis erbeten.

## 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 1.737 Mitarbeitern und einem 2020 erwirtschafteten Umsatz von rund 1,09 Milliarden Euro ist die Zeppelin Baumaschinen GmbH die größte Gesellschaft des Zeppelin Konzerns. Zum Produktportfolio zählen neben dem Vertrieb von neuen und gebrauchten Caterpillar Baumaschinen der Service, der bundesweit flächendeckend in 35 Niederlassungen erfolgt, die Beratung und die Finanzierung für die Geräte. Die Zentrale und der juristische Sitz der Zeppelin Baumaschinen GmbH befinden sich in Garching bei München.

Weitere Informationen unter [zeppelin-cat.de](http://zeppelin-cat.de).

## Über den Zeppelin Konzern

Der Zeppelin Konzern bietet Lösungen in den Bereichen Bauwirtschaft, Antrieb und Energie sowie Engineering und Anlagenbau an und ist weltweit in 43 Ländern und Regionen an mehr als 220 Standorten aktiv. Rund 10.000 Mitarbeiter arbeiten in einer Managementholding, sechs Strategischen Geschäftseinheiten und einem Strategischen Managementcenter (= Zeppelin Digit) zusammen: Baumaschinen Zentraleuropa, Baumaschinen Nordics, Baumaschinen Eurasia (Vertrieb und Service von Bau-, Bergbau und Landmaschinen), Rental (Miet- und Projektlösungen für Bauwirtschaft und Industrie), Power Systems (Antriebs- und Energiesysteme), Anlagenbau (Engineering und Anlagenbau) sowie Zeppelin Digit (IT und Digitalisierung). Alle digitalen Geschäfte werden bei Zeppelin Digit gebündelt. Im Geschäftsjahr 2020 erwirtschaftete der Konzern einen Umsatz von 3,3 Milliarden Euro. 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](http://zeppelin.com).

### **Zeppelin Baumaschinen GmbH**

Klaus Finzel  
Kommunikation  
Graf-Zeppelin-Platz

Klaus Finzel  
Tel.: +49 89 3 20 00 - 341  
[klaus.finzel@zeppelin.com](mailto:klaus.finzel@zeppelin.com)  
1 [zeppelin-cat.de](http://zeppelin-cat.de)