

Presseinformation
Press Release
Information Presse
Información para la Prensa
Informazioni per la Stampa

10.07.2017

Bomag im Einsatz der Bahnstreckenerneuerung

Der Bahnstreckenausbau der Sachsen-Franken-Magistrale wird unterstützt durch Maschinen von Bomag. Auf dem 2. Bauabschnitt, den die Bauunternehmung Hasselmann GmbH aus Berka an der Werra ausführt, beträgt die zu stabilisierende Fläche derzeit an die 100.000 m².

Das Bahnmodernisierungs- und -ausbauprojekt beinhaltet im Gesamten die Streckensanierung für Zuggeschwindigkeiten bis zu 160 km/h und umfasst für den Streckenabschnitt Markkleeberg-Gaschwitz - Großdeuben den Gleisneubau auf 12 Kilometer Länge mit 42 neuen Weichen, inklusive des Neubaus der Bahnkörper mit Entwässerung, der Neuinstallation der Oberleitungsanlagen, dem Neubau von vier Bahnsteigen, vier Eisenbahnüberführungen und einem Personentunnel. Die Investition von zirka 92 Millionen Euro werden vom Bund, der DB AG und weiteren Dritten getragen. Die Streckenfreigabe ist bereits für Ende 2019 geplant.

2. Bauabschnitt

Nachdem der Streckenabschnitt Großdeuben - Böhlen von der Hasselmann GmbH umfassend modernisiert wurde, wird derzeit der ehemalige Rangierbahnhof Gaschwitz in Verbindung mit dem Streckenabschnitt Gaschwitz - Böhlen grundlegend saniert. Dieser rund 3,3 km lange Abschnitt der Sachsen-Franken-Magistrale beinhaltet den Umbau des Bahnhofes Gaschwitz und des Haltepunktes Großdeuben. Dazu müssen unter anderem 4 Brücken und ein Fußgängertunnel neu errichtet werden. Außerdem werden 7,4 km Gleisanlagen für Güterzüge errichtet. Diese Maßnahmen sollen im kommenden Jahr abgeschlossen sein.

Damit der Streckenumbau zwischen Markkleeberg-Gaschwitz und Großdeuben bei laufendem Zugverkehr durchgeführt werden kann, wurden zuvor Umfahrgleise und sicherungstechnischen Voraussetzungen an das Schienennetz angeschlossen.

Als eingespieltes „Quartett“ im Erdbau sind im Einsatz: 2 Bomag Walzenzüge „BW 213 BVC“ mit Variocontrol und Anbauverdichterplatten. Dabei leisten die beiden 13-Tonner mit ihrer Variocontrol so viel, wie herkömmliche Walzenzüge der Gewichtsklasse 16 bis 19 Tonnen.

„Variocontrol-Walzenzüge“ sind standardmäßig mit dem Bomag Verdichtungsmesssystem BTM prof ausgerüstet. BTM prof ermittelt unmittelbar das Steifigkeitsmodul E_{VIB} [MN/m²] als Kennwert für die dynamische Bodensteifigkeit und leistet seinen Beitrag der Qualitätsoptimierung.

Die Gummiradwalze BW 24 RH wird zur reinen Oberflächenverdichtung des Planums eingesetzt. So erzielt die ausführende Bauunternehmung den perfekten Abschluss dieser qualifizierten Bodenverbesserung.

Das hohe Gewicht der auf 13 Tonnen ballastierten Gummiradwalze erzeugt den notwendigen vertikalen Druck. Durch die senkrechte Last, kombiniert mit allseits gerichteten Horizontalkräften unter den Reifen, erzielt die Gummiradwalze eine besonders homogene Verdichtung des Planums.

Bodenstabilisierung als Basis der qualifizierten Tragfähigkeitsverbesserung des Bahnkörpers. Dazu erbringt der neue Bomag Bodenstabilisierer RS 500 wirkungsvolle Dienste.

Der RS 500 wird hier vorrangig zur Tragfähigkeits- und Bodenverbesserung des Grundbaus, bei optimaler Nutzung der auf der Baustelle zur Verfügung stehenden Baumaterialien, eingesetzt. Seitens des Auftraggebers ist dazu sowohl der Schutzschichtenaufbau gemäß der geotechnischen Stellungnahme zur Optimierung des Tragschichtsystems sowie der Regelaufbau für den Gleisunterbau vorgegeben.

Die Basis der qualifizierten Bodenverbesserung besteht aus zwei Lagen mit je 40 cm Schichtdicke. Durch die maximale Frästiefe von 50 cm kann der neue Bodenstabilisierer und Recycler RS 500 das notwendige geotechnisch Bindemittel direkt in einem Arbeitsschritt in die jeweilige Lage einmischen und den sicheren Schichtenverbund zur unteren Lage herstellen.

Im ersten Arbeitsgang wird der anstehende Baugrund mit 1,5% Bindemittel, gleich 12 kg/m² Mischbinder aus Kalk und Zement, 40 cm tief verbessert. Im zweiten Schritt wird die oberste Lage des Planums mit 3%, gleich 24 kg/m² Mischbinder aus Kalk und Zement, ebenfalls 40

cm tief verbessert.

Durch den Einsatz des Bodenstabilisierers / Recyclers RS 500 ist es möglich, die vorgegebene und notwendige Bodenverbesserung weitestgehend mit den vor Ort zur Verfügung stehenden Ressourcen qualitativ hochwertig auszuführen. Logistisch muss bei der Bodenverbesserung lediglich der Mischbinder zur Baustelle transportiert werden. „Dies ist dem Auftraggeber außerordentlich wichtig, da jegliche Bauausführung auch unter ökologischen Aspekten ausgeschrieben und vergeben werden“, betonen die beiden Geschäftsführer der Hasselmann GmbH.

RS 500 dient der Hasselmann GmbH, die für die DB AG alles aus „einer Hand“ leistet, doppelt.

Auch das nötige Verfüllmaterial für die neu zu errichtenden Brücken, Tunnel und Bahnsteige kann mit dem RS 500 direkt im Baumischverfahren hergestellt werden.

Bei dem 2. Bauabschnitt, den die Hasselmann GmbH ausführt, wird mit dem RS 500 von Bomag 8.000 m³ Verfüllmaterial bereitgestellt. Dazu wird das vorhandene Aushubmaterial innerhalb des Baufeldes, ohne zusätzliche Transporte über öffentliche Straßen, gelagert und Vorort vom RS 500 mit dem notwendigen Bindematerial gemischt. Das dann gebrauchsfertige Material kann dann wieder aufgenommen und zur Verfüllung genutzt werden. Dies bedeutet wiederum kurze Wege, weniger Verkehrsbelastung rundum die Baustelle, verringerter Energiebedarf und somit einen positiven finanziellen wie ökologischen Effekt.

Der RS 500 ist die richtige Wahl.

Nachdem der Bodenstabilisierer einer anderen Marke seinen Dienst bei der der Firma Hasselmann quittierte, musste natürlich Ersatz her. Da die Hasselmann GmbH häufig für die Deutsche Bahn AG arbeitet und dieser Auftraggeber auch die Ökobilanz jeder Baumaßnahme bewertet, musste die Neuanschaffung auch hinsichtlich der Emissionswerte modernste Anforderungen erfüllen.

Aufgrund der guten Erfahrungen, die Hasselmann im Segment der Verdichtungstechnik mit Bomag gesammelt hatte, lag es nahe, sich auch hinsichtlich des Bodenstabilisierers und Recyclers dazu bei Bomag umzuschauen.

Gefahrlos an Böschungskanten entlang.

Der seitlich, über die Reifenkante hinaus, nach links und rechts, um je 30 cm verschiebbare Rotor ist besonders im Bahnstreckenbau ein riesiger Vorteil. So wird die gesamte Dammbreite durchmischt und stabilisiert, ohne die Gefahr, dass die Maschine abrutscht und oder die Böschung des Bahndammes beschädigt.

Der beidseitig verschiebbare Rotor ist auch bei schmalen Baustrassen ein großer Vorteil, da beim Seitenwechsel die Maschine nicht gedreht werden muss. Vorwärts wie rückwärts, links wie rechts ist der RS 500 schnell, sicher und zuverlässig im Einsatz.

Der RS 500 überzeugte die kaufmännische und technische Geschäftsführung mit zahlreichen Produkt- und Anwendungsvorteilen. So ist der RS 500 aufgrund seiner kompakten Abmessungen sowohl auf kleinen bis hin zu großen Baumaßnahmen einsetzbar. Bei häufig wechselnden Baustellen ist der RS 500 einfach zu transportieren. Mit der Transportbreite von 2,55 m und durch seine absenkbare Kabine, auf eine Gesamthöhe der Maschine von 3,1 m, passt er auf jeden Standard-Tieflader. Und mit dem Gewicht von 25 t benötigt er auch keine Transportsondergenehmigung.

Der RS 500 feiert auf dem Streckenabschnitt Gaschwitz - Böhlen sein Debüt bei der Hasselmann GmbH.

Nach kurzer Einweisung kommt der Baumaschinen-führer [REDACTED] „mit seinem Bodenstabilisierer/Recycler“ von Bomag perfekt klar. Beim Baustellenbesuch Anfang Juni 2017 schwärmt er von der Übersichtlichkeit, die ihm die Rundumsicht der Kabine ermöglicht. Dazu hat er mittels Display alle Maschinenfunktionen sicher im Blick und der nach rechts und links verschiebbare Rotor unterstützt ihn dabei, seine Arbeitsaufgaben schnell, sicher und in höchster Qualität risikolos auszuführen.

Darüber hinaus begeistert ihn die Anschlussmöglichkeit der Wasserzuführung. Auch dies habe er bei dem alten Recycler eines anderen Herstellers häufig vermisst. Abschließend fügte er schmunzelnd hinzu, dass ihm auch die Kabinenklimatisierung bestens gefällt.

Den Praxistest bestens bestanden.

Nachdem die ersten Einsätze des RS 500 perfekt gelaufen sind, was auch die Eigen- und Fremdüberwachungen hinsichtlich der Bodentragfähigkeits-überprüfungen dokumentieren, ist das Geschäftsführungsduo Jörg und [REDACTED] höchst zufrieden mit der Kaufentscheidung. „Der RS 500 von Bomag passt perfekt in unser Baumaschinenportfolio“, so Peter Krauß.

„Denn die Deutsche Bahn gibt auch Emissionswerte für auszuführende Baumaßnahmen vor und kontrolliert diese auch. Deshalb ist ergänzend zu niedrigen Verbrauchs- und Abgaswerten der eingesetzten Baumaschinen auch der gesamte Logistikaufwand, der möglichst gering gehalten werden muss, je Baumaßnahme von Bedeutung. Der RS 500 von Bomag bringt uns signifikante Vorteile und passt somit hervorragend in unseren modernen Baumaschinenpark“, [REDACTED] weiter aus.

(Dieser Text enthält 8.782 Zeichen einschl. Leerzeichen)

Pressefotos:



BOMAG 6091

Der neue RS 500 im Bodenstabilisierungseinsatz auf der „Sachsen-Franken-Magistrale“, dem Streckenabschnitt des ehemaligen Rangierbahnhofs von Markleeberg. Deutlich zu sehen, der nach rechts verschobene Rotor, der die zuverlässige Durchmischung der vorgegebenen Bodenschicht bis zur Böschungskante ermöglicht.



BOMAG 6070

Die ausführende Hasselmann GmbH baut frühzeitig Fundamente und Masten für den Oberleitungsbau auf. Auch das zügige Umfahren dieser zahlreichen Bauteile ist für den Baumaschinenführer, Alexander Specht, mit dem wendigen RS 500 zügig erledigt.

Zwei strahlende Geschäftsführer [REDACTED] die für die DB AG zahlreiche Projekte „aus einer Hand“ anbietet und leistet. Vor der Neuanschaffung des Bodenstabilisierers wurde der Markt gründlich sondiert. Mit ihrer Kaufentscheidung für den RS 500 sind beide sehr zufrieden: [REDACTED]
[REDACTED]

Aus Datenschutzgründen wurden die Namen geschwärzt und die Motive verfremdet

Arbeitsprobe DB-Streckensanierung