

In nur 20 Monaten vom Konzept zur Fertigstellung

EVB rüstet sich für den Aufschwung

Eigentlich ist sie nicht zu übersehen: Aber wenn es der Zufall will und sich der über einen Kilometer lange Wurm vollständig hinter irgendwelchen Bäumen versteckt, so zeugt doch ein dauerhaftes Rumoren von seiner Anwesenheit. Die Rede ist von der PM 1000-URM der EURAIL-POOL. Hierbei handelt sich um einen von Plasser & Theuer gebauten Arbeitszug der Superlative zur Planumsverbesserung. Dieser hat Ende Juni und im Oktober den Unterbau der Gleise der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) für die neuen, anstehenden Aufgaben auf Vordermann gebracht hat.

Politischer Auslöser der umfangreichen Baumaßnahmen war das Gutachten des Deutschen Luft- und Raumfahrtzentrums (DLR) aus dem Jahr 2008 zur Hafenhinterlandanbindung im Auftrag der niedersächsischen Landesregierung. Aus diesem ging unter anderem der Vorschlag hervor, die anstehenden Kapazitätsengpässe im Schienengüterverkehr des Hafenhinterlandverkehrs durch Nutzung der teils nur wenig

befahrenen NE-Strecken in Norddeutschland zu umgehen. Als dann im Rahmen der Wirtschaftskrise die Konjunkturpakete des Bundes aufgelegt wurden, ergriff die EVB die Gelegenheit beim Schopf. Sie beantragte Fördergelder, um die 85 Kilometer lange Strecke von Bremerhaven über Bremervörde und Zeven bis nach Rotenburg/Wümme auf 74 Kilometern für den Containerverkehr zu erneuern, um sie zukünftig mit 22,5

Tonnen Achslast befahren zu können. „Wir sind froh darüber, dass es diese Strecken gibt, denn an anderer Stelle erleben wir – Stichwort Y-Trasse – wie schwer es ist, neue Strecken zu bauen“, erzählt EVB-Sprecher Eckhard Spliethoff von der Entscheidung. „Das dauert Jahrzehnte, bis man irgendwo einmal neue Schienen verlegen kann. Weil wir hier eine existierende Trasse haben, war es uns möglich, sehr schnell innerhalb eines Jahres Mittel zu akquirieren.“ Die Gelder zur kompletten Ertüchtigung der Strecke kommen dabei sowohl vom Land Niedersachsen und der EU als auch aus dem Konjunkturpaket II der Bundesregierung. Mit Fertigstellung ist die nichtelektrifizierte eingleisige Strecke von Bremervörde bis nach Rotenburg/Wümme mit 80 km/h befahrbar.



Die PM 1000 URM dient der gleisgebundenen Unterbausanierung mit integriertem Materialrecycling. Auf einer Gesamtlänge von 270 Meter verfügt sie über drei Aushubketten und alle zum Schotterrecycling erforderlichen Anlagen Grafik: Eurailpool

Weitsichtiges Management ermöglicht Mammutprojekt

„Dass es möglich war, so schnell und kurzfristig ein solches Mammutprojekt anzuschieben, lag vor allem an der Weitsicht der EVB-Verantwortlichen, die schon immer damit geliebäugelt haben, ihre (Neben-)Strecken für den Hafenhinterlandverkehr zu nutzen. Konkret wurde dies jedoch erst mit dem DLR-Gutachten“, lobt Ulrich Berkhoff vom Ingenieurbüro ConTrack, der die Planung der Ertüchtigung begleitet hat. „Aufgrund des engen Zeitrahmens liefen Planung und Antragstellung bis zur Bewilligung der Mittel stets parallel“, erzählt Diplom-Ingenieur Berkhoff. Dabei waren die Aufgaben für das Ingenieurbüro vielfältig. Berkhoff: „Als im März 2009 die Entscheidung gefällt wurde, gab es keine ausrei-

chend vollständigen Pläne zu den Strecken. Wir mussten zunächst von vielen Annahmen ausgehen. Parallel wurde vermessen und untersucht, was ertüchtigt werden musste beziehungsweise was den Anforderungen entsprach.“ Anhand dieser Zahlen war es dann unter Einbindung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und der N-Bank möglich, nach nur sechs Monaten alle notwendigen Anträge zu stellen, um die Strecke zu ertüchtigen, so Berkhoff. Vom Planungsbeginn bis zum Abschluss der Umbaumaßnahmen vergingen dann lediglich 20 Monate. „Möglich macht einen so kurzen Realisierungszeitraum insbesondere eine eng aufeinander abgestimmte Planung und Ausführung zwischen der EVB als Auftraggeber und den beteiligten Planungsbüros, Gutachtern und aus-

führenden Firmen. Eine der Stärken der EVB sind hierbei kurze Entscheidungswege“, erzählt Berkhoff.



Im Rahmen der Bauarbeiten mussten auch viele Brücken und Durchlässe, die zum Teil 100 Jahre alt sind, für die höheren Achslasten ertüchtigt werden

Foto: UH

Anzeige

Scheidt & Bachmann
Rheydt

bahnbrechend

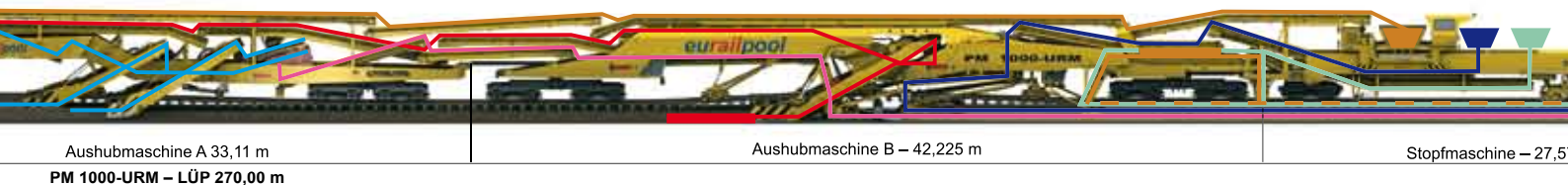
Systeme für eine mobile Welt

Als Pionier auf dem Gebiet der Verkehrsleit- und Signaltechnik übernehmen wir seit 1872 Verantwortung. Wir stellen uns mit innovativer Sicherheitstechnologie den Herausforderungen des Gefahrenpotentials auf Straße und Schiene.

Unsere zukunftsorientiert entwickelten Stellwerks- und Bahnübergangssysteme beweisen unsere Kompetenz - zu jeder Zeit.

SCHIEDT&BACHMANN

Scheidt & Bachmann GmbH
Breite Straße 132
41238 Mönchengladbach
Germany
Phone ++ 49-(0) 21 66/266-0
Fax ++ 49-(0) 21 66/266-475
Internet www.scheidt-bachmann.de
e-mail signaltechnik@scheidt-bachmann.de



Schon im September 2009 wurde mit den Arbeiten auf der Strecke Bremerhaven–Bremervörde begonnen. Zwischen Geestenseth und Bremervörde wurden 16 Kilometer Gleise ertüchtigt. Die Erneuerung von drei Weichen sowie weiteren 13 Kilometern Gleis zwischen Sellstedt und Geestenseth folgte im Sommer 2010. Gleichzeitig wurden neue Kreuzungsbahnhöfe geschaffen, damit mehr Züge pro Zeiteinheit auf die Schiene kommen. Die Planungen gehen im Moment davon aus, dass auf der Strecke ein Containerzug pro Stunde unterwegs sein wird.

Insgesamt wurden 50 Millionen Euro investiert

Ebenfalls seit Sommer 2010 wurden auf der Strecke zwischen Bremervörde und Rotenburg/Wümme 28,8 Kilometer Gleise erneuert und 15 Weichen eingebaut. „Zum Abschluss wurden jetzt noch im Oktober 23,9 Kilometer Untergrund ertüchtigt, das heißt, die Unterbauschichten wurden durch Bodenaustausch, Ein-

bau von Planumsschutzschichten und Tragschichten verbessert“, erläutert Berkhoff. Und Eckhard Spliethoff ergänzt: „Das kostete insgesamt 50 Millionen Euro. Diese Gelder behalten aber nicht nur den Oberbau. Wir haben auch gleich die Bahnübergänge angefasst und teils mit Lichtzeichenanlagen versehen, wenn dort bisher nur ein Andreaskreuz stand. Hinzu kamen noch der Neubau und die Ertüchtigung zahlreicher Brücken. Zudem werden wir mehrere Kreuzungsbahnhöfe bauen, damit wir mehr Züge pro Zeiteinheit auf die Schiene bekommen.“

Der Einsatz von Großbaumaschinen war aufgrund exakt vorgegebener Bauzeiten zwingend notwendig, denn eine der entscheidenden Vorgaben bei der Verwendung der Mittel war, dass die Arbeiten bis Ende November 2010 abgeschlossen sein müssen. „Es gab bisher auf der Strecke Bremervörde–Zeven–Rotenburg/Wümme zwar nur wenig Verkehr, aber die vorhandenen Anschlüsse konnten wir ja nicht einfach für ein halbes Jahr

aus dem Netz nehmen. Die gesamte Strecke ist daher in drei Bereiche aufgeteilt worden, sodass man Anschließend noch bedienen und parallel Brücken und Durchlässe ertüchtigen konnte“, schildert Berkhoff die Planungsdichte.

In einem Arbeitsgang Schotter entnehmen und zuführen

Dass der Betrieb am, über und unter dem Gleis korrekt abläuft, dafür sorgt Thomas Schegerer, Bauleiter der PM 1000-URM der Eurailpool GmbH, der eine kurze Einweisung in die Logistik des „Super-Zugs“ gibt: „Die Maschine wird von Baggern mit Tragschichtmaterial und Neuschotter beladen. Dieses Material wird hinten am Zug auf Waggons mittransportiert. Auf Schienen, die oben auf der Maschine verlaufen, fahren drei Portalkräne. Einer bestückt die Maschine, die anderen beiden versorgen den vorderen Bereich mit vollen Kübeln und setzen die leeren nach hinten. Die Arbeitszuglok zieht dann die Waggons mit den leeren Kübeln weg zum Verladeplatz, wo diese neu bestückt werden.“ Der imposante Lärm kommt aber aus dem vorderen Bereich des Bauzugs. Hier wird der komplette Gleiskörper angehoben, der Schotter entnommen und wieder zugeführt.

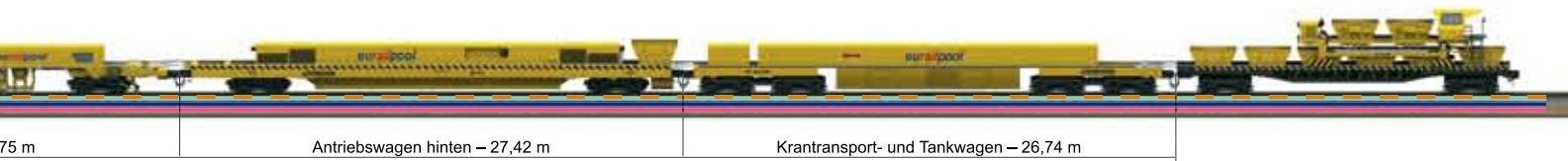
Olaf Janßen, Projektleiter der ausführenden Swietelsky Baugesellschaft mbH, erläutert das Verfahren: „Wir entscheiden im Vorfeld mit Gutachten, ob wir den Schotter komplett erneuern. Wenn zu viel Dreck und Kleinanteile darin sind, ist es einfacher, sich das Waschen zu sparen und gleich alles neu zu machen.“

Flexibel entscheiden, ob neues Material benötigt wird

Der Schotter wird von der Aushubmaschine komplett aufgenommen und im Zug zu den weiter vorn fahrenden Sieb- und Waschwagen transportiert. Das nicht mehr brauchbare Material wird über Förderbänder nach vorn in die „Materialförder- und Siloeinheit“ (MFS-100-Wagen) transportiert und entsorgt. Der gerei-



Zur Sanierung des Abschnitts zwischen Mulmshorn und Elsdorf setzte auch die Firma Wiebe mit der RPMW 2002-2 schweres Baugerät ein Foto: UH



nigte Schotter hingegen wird wieder aufbereitet und zur Stopfmaschine transportiert, wo aus ihm der neue Unterbau entsteht. Janßen zum Aufbau: „Zunächst kommt eine neue Tragschicht, die circa 20 Zentimeter hoch ist, dann kommt der Schotter wieder drauf. Reicht die Menge des gereinigten Schotters

nicht aus, wird über die Portalkrane von hinten neuer Schotter zugeführt. Dieses Verfahren hat den Vorteil, dass es erhebliche Kosten spart.“ Und Bauleiter Schegerer fügt hinzu: „Das ist der Vorteil der PM 1000-URM. Man kann flexibel entscheiden, ob man komplett erneuert, nur in Teilen neues Materi-

al zugibt oder gar keins. Es müssen nur die Kübel entsprechend bestückt werden.“ Verdichtet kommen dann 2,5 bis 3,3 Tonnen Material als Unterbau auf einem Meter zusammen, die ab 2011 dafür sorgen sollen, dass hier bis zu mehrere Tausend Tonnen schwere Güterzüge fahren können. ulv

Links oben: Einige Abschnitte wurden manuell umgebaut. Zunächst wurde der Altschotter entfernt, dann wurden eine neue Planumschutzschicht (PSS) und neuer Schotter eingebaut. Die neuen Gleisjoche wurden dabei teilweise von Hand montiert. Rechts oben: Schotterzug im Baufeld. Insgesamt wurden bei der Ertüchtigung zwischen Bremervörde und Rotenburg rund 100.000 Tonnen Schotter verbaut. Links unten: Zwischen Deinstedt und Godenstedt wurden mit Hilfe des Schnellumbauzug SUZ 500 neue Schwellen und Gleise auf das zuvor sanierte Planum verlegt. Rechts unten: Nachdem die neuen Gleisjoche und Gleisabschnitte verlegt worden waren, mussten diese zum Schluss neu eingeschottert werden. Der Schotter wird planiert, gestopft und teilweise verdichtet. Fotos: UH

