

RAUPENKRANE **Im Tandem über'n Rhein**

Seit März diesen Jahres ist der Erste im Einsatz, seit Ende Mai packt ein Zweiter mit an. Die Liebherr-Raupenkrane vom Typ LR1350/1 des Baukonzerns Max Bögl bauen derzeit zwischen Kehl und Straßburg eine Stahl-Fachwerkbrücke für das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Eisenbahn. Ende 2010 soll der erste TGV mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h über die zweigleisige Brücke rauschen.

Beschleunigter Vorbau:
Für eine neue Rheinquerung für den französischen TGV kommen derzeit in Straßburg zwei LR 1350/1 von Bögl zum Einsatz.

Gebaut wird vom französischen Ufer aus. Dort heben die beiden Geräte die vor Ort gefertigten Stahlelemente, die zur Fachwerkkonstruktion zusammengesetzt werden. Bis zu 40 t bringen diese stählerne Bauteile auf die Waage, die punktgenau an ihren vorgesehenen Platz manövriert und dort dann verschweißt werden müssen. Zunächst war der Einsatz von nur einem Raupenkran vorgesehen, doch nach einer von der Bauherren, der Deutschen Bahn AG, angeordneten „Beschleunigungsmaßnahme“ schickte Max Bögl noch einen zweiten LR 1350/1 an den Oberrhein. Das brachte neben dem rascheren Baufortschritt noch einen weiteren Vorteil mit sich: Die rund 90 t schweren und 24 m langen Fahrbahnsegmente, die ursprünglich zusammen mit einem Mobilkran im Tandemhub platziert werden sollten, konnten nun an den Haken beider Raupenkrane bequem von der Stelle der Fertigung bis zur Brücke verfahren werden. 52 t Bruttolast hatte jedes der Geräte dabei zu bewältigen.

2900 t Stahl verbaut

Aus insgesamt zehn solcher Schüsse wird die dann 240 m lange Rheinbrücke letztendlich zusammengesetzt sein. Mit Rücksicht auf die Rheinschiff-Fahrt kommt die neue Brücke mit nur einem Pfeiler aus. Spannweiten von 107 und 131 m sollen dann das fertige Bauwerk einmal überbrücken. Läuft alles weiter nach Plan, ist Ende November die Fachwerkkonstruktion fertig gestellt. Wenn dann der letzte der beiden Liebherr-Raupenkrane aus Straßburg abrückt, werden die beiden LR 1350/1 rund 2900 t Stahl gehoben und verbaut haben.

Und dass der Zeitplan eingehalten wird, danach sieht zurzeit alles aus – auch, was die Zuverlässigkeit der Krane betrifft. „Ich hatte noch nie einen Kranstillstand aufgrund eines technischen Defekts“, erinnert sich Kranfahrer Wolfgang Rhein, der im Frühjahr 2008 seinen LR 1350/1 übernommen hat. Damit haben die Geräte einmal mehr ihre Wirtschaftlichkeit unter Beweis gestellt.



Foto: Liebherr