



RIGA MAINZ montiert mit einem LR 1750/2 zwei Stahlbetonbrückenteile über die Riß bei Biberach.

RIGA MAINZ ersetzt alte Eisenbahnbrücke mit Liebherr-Raupenkran LR 1750/2

Die Deutsche Bahn hat in Biberach eine Brücke über die Riß erneuert. RIGA MAINZ hob mit einem LR 1750/2 die alten Brückenteile aus und setzte die neue Brücke in zwei Teilen mit je 285 Tonnen Gewicht ein.

Die alte Brücke über die Riß, ein Donauzufluss in Oberschwaben, stammte aus dem Jahr 1912, die Widerlager waren noch drei Jahrzehnte älter. Ursprünglich war geplant, die neue Stahlbetonbrücke einige Meter westlich neben

der alten zu errichten, die alte abzureißen und die neue dann in die Bahnlinie einzuschieben. Dieser Plan wurde verworfen, weil er einen zu großen Eingriff in die Umwelt bedeutet hätte, u.a. hätte ein kleines Waldstück gerodet werden müssen. Daher entschied man sich, die neue

Brücke vorzumontieren und per Kran an ihren Standort zu heben. Die beauftragte Firma Salcef Bau GmbH, vergab den Brückentausch an das Kran- und Schwertransportunternehmen RIGA MAINZ, das dafür einen 750-Tonnen-Raupenkran LR 1750/2 einsetzte. Um dem für diese



Für die Montage des LR 1750/2 setzte RIGA MAINZ einen Liebherr LTM 1230-5.1 ein.

Aufgabe mit 49 Meter Hauptmast aufgerüsteten Krangiganten einen sicheren Stand zu gewährleisten, war eigens eine zwei Meter dicke und 18 x 18 m große Betonplatte gegossen worden, die auf acht Großbohrpfählen gegründet war.

Kaum Platz für den Aufbau des Raupenkrans

RIGA MAINZ Firmeninhaber Uwe Langer, der auch für die Projektplanung zuständig war, berichtet: „Die Platzverhältnisse waren sehr eng, da auf der Einrichtungsfläche bereits die zu montierenden neuen Stahlbetonbrücken platziert waren. Zusätzlich waren wir durch umliegende Bäume eingeschränkt.“

Für den Bau der neuen Widerlager stellten zwei Großbohrgeräte insgesamt zwölf Bohrpfähle mit einem Durchmesser von 1,5 Metern und zehn Metern Tiefe her. Nach dem Einheben der neuen Brückenteile wurden sie mit den Widerlagern zu einem monolithischen Bauwerk mit Beton vergossen. So entstand ein zehn Meter breites und zwanzig Meter langes neue Brückenbauwerk. Das Montage- sowie das Raupenkranteam kamen mit ihrer Arbeit zügig voran: Lediglich fünf Tage musste die Bahnstrecke für diesen Umbau gesperrt werden.

Optimale Krangröße für den Einsatz

Das RIGA MAINZ Team mit Kranfahrer Daniel Schleicher kommentiert: „Der LR 1750/2 war die optimale Krangröße für diesen Einsatz. Durch seine kompakte Bauart und den variab-

len Radius des Schwebeballasts konnten wir den Raum optimal nutzen.“ Die Demontage der zwei alten Stahlbrücken mit nur je 51 Tonnen Nettogewicht lief problemlos. Deutlich herausfordernder waren die zwei vorgefertigten neuen Stahlbetonbrücken mit je 285 Tonnen: Der LR 1750/2 musste jeweils eine Bruttolast von 300 Tonnen, inklusive Hakenflasche und Anschlagmittel, auf bis zu 27 Meter Hubhöhe und bis 25 Meter Ausladung bewegen. Hinzu kamen diverse Hilfsarbeiten für den Raupenkrane, wie zum Beispiel das Ausheben eines 85 Tonnen schweren Baggers bei 42 Meter Ausladung.



Für einen stabilen Stand des Raupenkrans war eine zwei Meter dicke, 18x18 m große Betonplatte gebaut worden.



Enge Platzverhältnisse waren für Kran und Mannschaft eine Herausforderung.