# ICE-Brückenverschub, 3 Systeme im Einsatz

Brückenverschub über der B 313 bei Wendlingen.

## Im Zuge des Neubaus der ICE Strecke von Stuttgart nach Ulm wurde bei Wendlingen an der Kreuzung der Autobahn A8 und der Bundesstraße 313 eine 53 m lange Stahlfachwerkbrücke mit einem Gewicht von 820 t vom Vormontageplatz auf die Widerlager verschoben.

**Text: Marco Wilhelm, Wiesbauer Projektleiter des Einsatzes · Fotos: Jürgen Stresius**

Als Generalunternehmer fungierte die Baufirma Gottlob Rommel aus Stuttgart, die Stahlbau- sowie Verschubarbeiten wurden von der Firma Schachtbau Nordhausen geplant und ausgeführt. Die SPMT (Modulare Selbstfahrer, „selfpropelled modular transporter) und der Liebherr 1000 t Raupenkran wurden von dem Krandienstleister für Großprojekte Wiesbauer aus Bietigheim-Bissingen gestellt.

Bei diesem Einsatz, der im Februar dieses Jahres stattfand, wurden drei Systeme SPMT, Gleitbahn und Liebherr Raupenkran LR 11000 gleichzeitig eingesetzt. Die Herausforderung bestand darin, alle drei Systeme miteinander zu synchronisieren, was von allen Beteiligten große Präzision und Feingefühl in der Durchführung verlangte.

Im ersten Teil des Einsatzes wurde die Brücke mit Hilfe von 24 SPMT Achslinien in Verbindung mit der Gleitbahn Richtung Widerlager und darüber hinaus verschoben.

### *Die Herausforderung: SPMT, Gleitbahn und Raupe zu synchronisieren*

Im zweiten Teil wurde vor dem Kipppunkt der Brücke der Raupenkran bei 50 m Ausladung angeschlagen. Hierzu wurden zwei 10 m lange 300 t tragende Hochleistungsrundschlingen eingesetzt mit denen das Anschlagen am Kranhaken auf der Brücke noch problemlos händisch erfolgen konnte. Anschließend wurde die Brücke weiter Richtung Raupenkran verschoben. Es musste hierbei ständig darauf geachtet werden, dass die Fahrgeschwindigkeit der SPMT mit dem Bestücken der Gleitbahn und den Arbeitsbewegungen des Raupenkrans synchron verlief.

Im dritten Teil des Einsatzes wurden die SPMT bis zum Betonwiderlager manövriert. Damit der restliche Teil der Brücke bis zur Endposition geschoben werden konnte wurden die SPMT abgesenkt, zurück gefahren und dann mit einer Schubbock-Stahlkonstruktion von Schachtbau Nordhausen ausgerüstet. Zusätzliche Ballastplatten von Wiesbauer sorgten für die nötige Gewichtsauflast, um sicherzustellen, dass die SPMT mit der leichten Konstruktion genügen Traktion hatten. Damit wurde dann die Brücke in Endposition geschoben und dort auf der einen Seite mit Hydraulikhebern und auf der anderen Seite mit dem Raupenkran auf die Brückenlager abgelassen.

Die Liebherr-Raupe LR 11000 war wie folgt bestückt: SL5DB mit 60 m Auslegerlänge, 50 t Zentralballast, 210 t Drehbühnenballast und 400 t Derrickballast, die SPMT bestanden aus 24 Achslinen vom Typ Cometto MSPE48, 2x12 Einheiten parallel gekoppelt.

LR 11000 im Einsatz beim Brückenverschub.

Zusätzliche Ballastplatten sorgten für die nötige Gewichtsauflast für genügend Traktion.

In Endposition geschoben: auf der einen Seite mit Hydraulikhebern und auf der anderen Seite mit dem Raupenkran.

Stahlfachwerkbrücke auf SPMT.

ANZEIGE