„Dicke Mädchen…

von Stephan Bergerhoff

… haben schöne Namen; heißen Tosca, Rosa oder Carmen". Dieser über das Rheinland hinaus bekannte Karnevals-Hit inspirierte die Kölner Bürger bei der Namensgebung der drei Tunnelbohrmaschinen für das Neubauprojekt „Nord-Süd-Stadtbahn".

Zweifellos sind weder diese Textzeilen, noch die Dimensionen der Vortriebsmaschinen wenig schmeichelhaft für das weibliche Geschlecht. Der kölsche Humor dagegen lässt sich an diesem Beispiel kaum treffender beschreiben.

Ein wenig Humor dürfte auch bei den Bauherren im Spiel gewesen sein, als es daran ging, die beiden großen und die dritte, etwas kleinere TBM (Tunnelbohrmaschine) an ihren jeweiligen Startpunkt zu transportieren. Dabei war Teamwork der eigentliche Schlüssel zum Erfolg. Während die Nachläufer der beiden großen Maschinen „Tosca" und „Rosa" sowie „Carmen" komplett von Colonia Spezialfahrzeuge transportiert und eingehoben wurden, besorgte das Team Wirzius den Transport der beiden eigentlichen Bohrmaschinen in je fünf Bauteilen mit Stückgewichten bis zu 176 t. Eingehoben wurde schließlich mit dem LR 1750 von Sarens/Bracht als Sockelkran, abgestützt auf der Startschachtwand, bei einer Ausladung von 30 m.

Die gesamte Aktion wurde in zwei Etappen an acht aufeinander folgenden Tagen erledigt, mit kleineren Reibereien, wie etwa einer abgesackten Fahrbahn, letztlich aber termingerecht. Dabei legten die Maschinen den größten Teil des Transportweges per Schiff aus dem Badischen nach Köln zurück. Hier wurden sie auf verschiedene Tiefladeranhänger und -auflieger mit bis zu 16 Achslinien verladen und spät abends über eine rund 12 km lange Route mitten in die Kölner Südstadt gefahren. Wahrlich kein leichtes Unterfangen mit über 250 t Gesamtgewicht und über 8 m

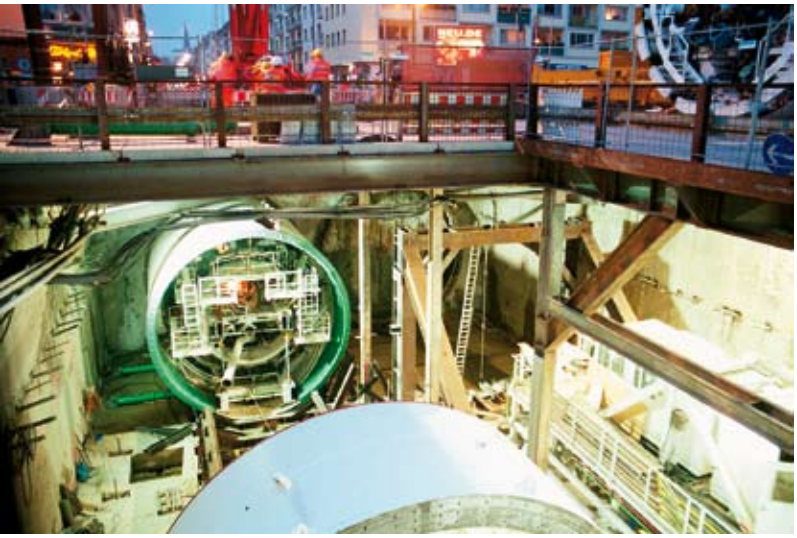
Ein Teil der Tunnelbaumaschine hängt hubbereit am Haken der LR 1750.

Über einen relativ kleinen Schacht wird das Bauteil in den Untergrund gehoben. Auf dem Bild ist gut zu sehen, wie eng es in Köln dabei zuging.

Breite. Teilweise war für die schwersten Komponenten sogar der Einsatz von zwei Zugmaschinen notwendig.

Die Bauteile wurden in der Folge direkt am Rande des zugedeckelten Startschachtes auf Elefantenfüßen abgestellt und mit Hilfe eines 500 t-Krans vom LR 1750 aufgerichtet und über eine relativ kleine Montageöffnung in den Startschacht hinab gelassen. Hier wurden die Maschinen nacheinander montiert und anschließend hydraulisch verschoben und komplettiert.

Bis 2010 graben sie sich nun durch den Kölner Boden, und man darf dann wieder gespannt sein, wie sich der Abtransport aus dem Schatten des Kölner Doms gestalten wird. Denn am Zielschacht geht es noch ein wenig enger zu als schon am Startschacht. *KM*



Ab in den Untergrund: Da die Kölner Innenstadt dicht bebaut ist, wird der Bau der neuen Nord-Süd Stadtbahn überwiegend unterirdisch erfolgen.

Keine einfache Aufgabe: Zu den beengten Platzverhältnissen kam auch noch Dunkelheit hinzu.

SCHOLPP
Der Systemdienstleister®

50 Jahre Maßarbeit mit schwerster Last

Durch die Entwicklung seines ersten Autokrans brachte Alfred Scholpp nicht nur Lasten sondern auch Ideen in Bewegung. In 50 Jahren war und ist SCHOLPP heute noch häufig Pionier bei der Entwicklung von Lösungen mit dem Einsatz modernster Technik in der Krandienstleistung.

SCHOLPP
Der Systemdienstleister®
1956
2006

SCHOLPP Kran & Transport GmbH
Stuttgart • Karlsruhe • Heilbronn

Infoline 0 18 05-75 85 99
info@scholpp.de
www.scholpp.de