

Erfahrung trifft auf Neugierde - und Neugierde trifft auf Erfahrung!

Es entsteht Einmaliges und Gutes, wenn Robert, Wolfgang und Timo zusammenarbeiten. Wolfgang K. bringt seine 40-jährige Erfahrung als Oberpolier mit; Robert S. als Bauleiter Betonbau die Bereitschaft, sich auf was Neues einzulassen; Timo K., als Bauleiter für die Ausrüstung. Alle drei, haben das Interesse zusammen das Interesse, zusammen ein Weichendelta entstehen zu bauen. Wenn die drei Feierabend haben, steigen sie aufs Rad, „jucken“ zur fünften Jahreszeit oder sind auf dem traditionellen Schützenfest im Oberland, wo einer von ihnen zuhause ist.

Peter Maile kennt die Kollegen schon seit vier Jahren und ist begeistert von deren Arbeit. Es ist ihm ein Anliegen, ihr berufliches Engagement vorzustellen.



Wolfgang (mit Weste neben dem Betriebsseelsorger) und die Mannschaft von IBB. Zusammen ein sehr gutes Team. Rechts im Bild Robert, der Zuständige Bauleiter für das „Weichendelta“!

Die ARGE

„Wir bilden eine 3-er Arbeitsgemeinschaft [ARGE) aus den Firmen Züblin, DB-Bahnbaugruppe und Romberg Sersa. Wir wurden jeweils gefragt, ob wir diese Herausforderung annehmen wollen. Wir sagten Ja und starteten somit im Juni 2021“. „Ihr musstet euch als Team neu zusammenfinden?“ „Ja dem war so und das gehört zu unserem beruflichen Engagement dazu. Wichtig war, dass wir als damalige Jungbauleiter mit weniger Erfahrung auf Augenhöhe mit Kollegen zusammenarbeiteten, die auf langjährige Erfahrung zurückblicken. So wie Wolfgang, der über 40 Jahre Berufserfahrung hat. Es ist die Bereitschaft, sich auf neues einzulassen, voneinander zu lernen. Ist dem so, dann sind die Weichen für innovative Ideen gestellt und das Ergebnis wird sehr gut.“ „Als Außenstehender kann ich nur bekräftigen und sagen: das spürt man auch: z.B. euren Teamgeist und den Zusammenhalt“. „Das, was wir hier zusammenbauen, haben wir gemeinsam entwickelt, dieses System gab es noch nie und es ist und bleibt einmalig. Es erfüllt uns mit Freude und Stolz zu sehen, dass an anderen Orten Kollegen gerne unsere Pionierarbeit anwenden. Zusammen mit den rumänischen Kollegen von IBB bauen wir den Oberbau und mit den Kollegen von der Bahnbaugruppe und Romberg den Gleisbau“. „Ihr baut wahrlich ein komplexes Bauwerk“.

Wenn ich mit Besuchern auf dem Bahnhof unterwegs bin, sehen die nur die Gleise

Doch unter den Gleisen verbirgt sich eine Menge an Material und ausgefeilte Technik. Robert, Wolfgang und Timo erzählen mir voller Begeisterung von dem, was sie tun. Sie bauen eine feste Fahrbahn auf einem schweren Massefedersystem, genannt SMFS. Es unterscheidet sich vom klassischen Gleisbau, wo Schwelle und die hydraulische Tragschicht mit einander verbunden sind, dahingehend, dass der Beton zusammen mit dem Gleis und den Schwellen auf einer Feder liegt. „Es ist keine normale Feder, wie wir sie z. B. vom Kugelschreiber kennen, sondern eine spezielle Gummischeibe mit ca. 40 cm Durchmesser und einer Stärke von 10 cm. Alle fünf Meter

auf jeder Seite des Gleises werden vier bis fünf Lager reingelegt die dafür sorgen, dass es keine Vibrationen gibt und zu keiner Geräuschübertragung kommt.

Das Besondere daran ist, dass wir die Scheiben erst einbringen, wenn wir die Unterlage für die Gleise vorbereitet haben. Wir schalen zunächst alle relevanten Revisionsöffnungen oder notwendige Aussparungen, bringen eine tragfähige Folie auf und betonieren dann einen bestimmten Abschnitt. Der Beton kommt mit der sogenannten Sohle (dem Untergrund) nicht in Berührung. Er steht auf Pressen, mit denen später der ganze Abschnitt angehoben wird um die Federn darunter einzubringen. Die Federn werden händisch eingelegt und die Pressen entfernt. Die erwähnten Schalungen durchliefen eine Erprobungsphase. Schließlich war uns der wirtschaftliche und der praktische Aspekt sehr wichtig. Wir entwickelten ein System, bei dem wir Schalplatten aus Kunststoff verwendet haben. Das war neu. Was einfach aussieht, ist doch komplexer als man es sich vorstellen kann. Weil wir nicht viel Platz hatten und logistisch so manches händisch meistern mussten. Wenn Du hier startest hast Du keinen Kran und auch keinen 2-Wege Bagger und sehr wenig Platz. Dafür hatten wir eine Schubkarre und den sogenannten Merlo, ein fahrbares Hebefahrzeug, sowie sehr gute kompetente Kollegen. Um den Beton an die richtige Stelle zu bringen, verwendeten wir lange Rohre und Schläuche. Auch das ist Physik für sich, denn der Beton muss die richtige Fließgeschwindigkeit haben. Solch ein Weichendelta zu bauen ist sehr anspruchsvoll. Eine gute Logistik ist dabei das A u O. Die Betonschicht ist vom Nordkopf bis zum Südkopf über die Bahnhofshalle miteinander verbunden und an gewissen Stellen mit Anker festgemacht. Im sogenannten Weichendelta ist diese „schwimmend“. Sie darf ja nicht starr sein.“ Anmerkung des Autors: „Ihr versteht euer Handwerk!“.

Ich habe sie nicht gezählt, aber es sind eine Menge an Weichen oder?

„Ja das sind eine ganz Menge: jeweils 24 im Nordkopf und Südkopf, die wir verbaut haben, deshalb das Bild eines Deltas im Sinne von vielen Verzweigungen. Es gibt ja verschiedene Weichen wie z.B. die Kreuzungsweiche oder die Doppelte. Die Weiche besteht aus 3 Teilstücke und die Mitte ist das Herzstück. Für die Weichen verwenden wir Weichenschwellen d. h. an einem Stück durchgehend. Im Gegensatz dazu gibt es die Blockschwelle“.

„Um im Bild zu bleiben“, meint Robert, „wir haben zu den anderen Gewerken Weichen gebaut, denn in einem neu entstehenden Bahnhof, wo sehr viele daran arbeiten, bedarf es vieler Kommunikationsweichen, damit was großes Ganzes entstehen kann. Auch dazu bedarf es der Kompetenz und eines langen Atems, wenn es darum geht, die Zusammenhänge zu erklären“.

„Ja ich verstehe dich Robert: Du meinst es kommt darauf an den Tunnelblick zu weiten“.

<https://www.youtube.com/watch?v=9ITmjPYg-2A>

Ist die Weiche drin kommt das Kabel hinzu

„Dann sind wir gefragt“, meint Timo. Er ist verantwortlich dafür, dass die Kabel an der richtigen Stelle in der entsprechenden Trasse verlegt werden, um am richtigen Ort das richtige Kabel zu haben. „Wir fahren die Hauptverteiler an in denen dann der Strom transformiert wird, um dann wieder weitergeleitet zu werden.“

Lieber Wolfgang, vielen Dank für die Weggemeinschaft. Genieße die Zeit und wenn Du mit dem Rad unterwegs sei nicht schneller als Dein Schutzengel! Vielen Dank dir Robert und Timo für die Vorstellung eurer Arbeit.

Peter Maile im April 2025