

Rückbau mit Schlagkraft

42 Brücken müssen an der A6 weichen – ein Job für den Abbruchspezialisten Max Wild

BERKHEIM (SR). Die erste von insgesamt 42 Brücken an der A6 bei Diebheim ist schon verschwunden. Im Zuge des bislang größten ÖPP-Straßenbauprojekts in Baden-Württemberg und aufgrund des sechsspürigen Ausbaus der A6 auf einer Gesamtlänge von 25,5 Kilometern in den nächsten fünf Jahren muss Max Wild für das Baukonsortium Hochtief, Dif Infrastructure IV und Johann Bunte die Über- und Unterführungen auf einer Strecke von 42 Kilometern plattmachen. Schlüsselstelle ist der 1 337 Meter lange Neckartalübergang aus dem Jahr 1967. Er besteht aus vier aufeinanderfolgenden einzelnen Brücken mit einer Gesamtfläche von rund 40 000 Quadratmetern und stellt damit die längste Brücke in Deutschland dar. Um den Rückbau in der Dimension mit entsprechender Schlagkraft anzupacken, hat das Unternehmen seinen Maschinenpark durch einen Cat Kettenbagger 352F verstärkt.

Dieser wuchtige 55 Tonner ist damit der größte Bagger in der Abbruchsparte des Unternehmens, die auf 30 Geräte zwischen 40 und 45 Tonnen zurückgreifen kann. Entsprechende Aufmerksamkeit war der Neumaschine garantiert, als die Übergabe in den sozialen Kanälen auf Facebook publik gemacht wurde. „20 000 Klicks war eine beachtliche Resonanz, als der neue Kettenbagger in Betrieb ging“, so Markus Wild, Geschäftsfeldleiter Abbruch. Zuvor wurde die Baumaschine von Echle Hartstahl entsprechend den Abbruch-Anforderungen modifiziert. Der Ausleger wurde zu einem mechanischen Verstellausleger umgerüstet, der in drei Stellungen hydraulisch verbolzt werden kann. Daraus resultiert eine rund ein Meter längere Reichweite gegenüber einem Monoblockausleger, der ansonsten dem Unternehmen nicht genügt hätte. Weil der Fahrer in der Maschine stundenlang nach oben blicken muss, wenn er mit Hammer, Schere oder Sortiergreifer hantiert, wurde deren Fahrerkabine kippar gemacht, damit der Maschinist seine Nackenmuskulatur und den Schulterbereich entspannen kann. Zusätzlich sind noch vier Kettenabstreifer montiert worden, welche Beschädigungen an der Maschine verhindern sollen.

Geschäftsführer Roland Wild, verantwortlich für den 800 Fahrzeuge und Maschinen umfassenden Fuhrpark und Transportdienstleistungen, achtet bei Neuinvestitionen nicht allein auf den Preis, sondern auf betriebswirtschaftliche Aspekte. „Ein vermeintliches Schnäpp-

chen entpuppt sich nämlich schnell nach betriebswirtschaftlichen Super-Gau, wenn Billigteile verbaut wurden und das Fahrzeug laufend repariert werden muss.“ Bevor die Investition getätigt wurde, sah man sich auf Baustellen um. Das Unternehmen, Mitglied im Deutschen Abbruchverband, wollte wissen, wie andere die Cat Maschinen einschätzen. „Die Resonanz in der Branche: die Baumaschinen haben den Ruf, zuverlässig zu sein und wenig Ausfallzeiten zu verursachen. Das ist auch für uns ein wesentlicher Aspekt“, unterstreicht Roland Wild. IA-Qualität sei der Schlüssel, der nicht nur von dem Produkt erwartet wird, sondern Baumaschinenlieferanten, wie die Zeppelin Niederlassung Ulm und ihr Verkäufer Reiner Schmid abliefern müssen. Insbesondere, weil viele Brückenabbrüche über ein Wochenende und nachts über die Bühne gehen. Da dürfen keine Ausfälle auftreten. Zum einen ist in der Regel das Zeitfenster knapp bemessen. Wer nicht, wie vereinbart fertig wird, muss mit hohen Vertragsstrafen rechnen, insbesondere wenn es um Bahn- oder Autobahnbaustellen geht. Zum anderen wegen der Kostenfaktoren: Steht wegen eines Maschinenschadens eine Flotte von Lkw und man muss sie unverrichteter Dinge wieder wegschicken, kommt es das ausführende Unternehmen teuer zu stehen. „Daher erwarten wir von dem neuen Arbeitsgerät, dass es reibungslos funktioniert“, so Daniel Wild, Abteilungsleiter im Bereich Fuhrparkmanagement.

Die erste Bewährungsprobe hatte der Bagger an der A6. „Mit Blick auf die Bun-



Kernaufgabe des neuen Arbeitsgeräts ist der Brückenabbruch, der ein Drittel des Abbruchumsatzes ausmacht. Foto: Max Wild

desgartenschau in Heilbronn erhoffe ich mir von dem Konzessionär des Projektes, dass der Ausbau ambitioniert umgesetzt wird. Der Zeitplan ist straff und die Region braucht bis zum Frühjahr 2019 eine funktionierende Autobahnbindung. Wenn der Ausbau schon über ein ÖPP-Modell läuft, müssen die Unternehmen jetzt zeigen, dass sie es schnell und im Kostenrahmen umsetzen können“, machte Winfried Hermann, Verkehrsminister von Baden-Württemberg, beim Spatenstich deutlich. Diese Forderung richtet sich nicht nur an den Ausbau der Autobahn, sondern an den vorausgehenden Abbruch der Brückenbauwerke, darunter 35 Unter- und sieben Überführungen, die in den nächsten Monaten mithilfe des neuen Arbeitsgeräts im Akkord abzubrechen sind. Mitunter werden diese gesprengt. Doch auch wenn es dann an das Aufräumen und die Aufbereitung der Baustoffe geht, sind die Baumaschinen gefragt.

Zwischendurch wird der neue Bagger von Max Wild immer wieder auch zu anderen Abbruchprojekten anrücken. So gibt es an der A99 zwischen den Autobahn-

kreuzen München-Nord und München-Ost für die neue Baumaschine im Verbund mit fünf weiteren Baggern viel zu tun. „Wir sind derzeit stark ausgelastet, da aufgrund zahlreicher neuer Infrastrukturmaßnahmen viele Abbrüche im Vorfeld erfolgen müssen“, meint Roland Wild. In Heidenheim wird die Baumaschine für das Krankenhaus den Auszubereiten der neuen Arbeitsgeräts ist und bleibt der Brückenabbruch, der ein Drittel des Abbruchumsatzes ausmacht. 120 der insgesamt 500 Mitarbeiter kümmern sich um das Abbruchgeschäft des Unternehmens. Dieses beginnt bereits beim Kartieren von auftretenden Schadstoffen. „Heute kann niemand ein Bauwerk einfach drauflos abbrechen, sondern immens wichtig geworden ist das Schadstoffmanagement, aber dass auch im Vorfeld alles bis ins kleinste Detail geplant wird, damit Mensch und Maschine reibungslos zusammenspielen können und alles wie am Schnürchen läuft“, so Markus Wild. Zwei Ingenieure kümmern sich im Unternehmen, dass Angebote bereits zielgerichtet die Verwertung beinhalten. Dazu betreibt Max Wild verschiedene Plätze zur

Aufbereitung. Im Fall der 42 Brückenbauwerke wird das Material an Ort und Stelle gebrochen und soll als Tragschicht für die Autobahn Verwendung finden.

Ein weiteres Standbein der Unternehmensgruppe sind die Maschinentransporte. Das Unternehmen ist spezialisiert auf die Beförderung von Großgeräten – bis zu 150 Tonnen sowie mit Überbreite bringt Max Wild auf der Achse von A nach B und zwar nicht nur eigenes Equipment wie den Cat 352F, sondern auch andere Baumaschinen für Zeppelin und Fremdfirmen. „Wir bereiten 2 000 Transportgenehmigungen im Jahr vor und wickeln Transporte sogar bis nach Amerika inklusive der Verschiffung ab“, so Roland Wild. Was der Betrieb hier leistet, wurde im Herbst von der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten honoriert mit einem zweiten Platz bei der Auszeichnung „Transport des Jahres“. Denn im Hamburger Stadtteil Rotherbaum wurden 22 Meter lange, bis zu 4,7 Meter hohe, bis zu sechs Meter breite und 79 Tonnen schwere Gründerzeit-Fassaden eines abbruchreifen Gebäudes fachgerecht zerlegt, speziell verpackt per Autokran auf Schwerlastfahrzeugen verladen und mit einer individuell angefertigten Konstruktion durch Hamburg transportiert und eingelagert, um sie 2018 in den Neubau integrieren zu können.

1955 hat Max Wild Senior das Fuhrunternehmen gegründet. Mittlerweile ist der Mittelständler zu einem bedeutenden Dienstleister der Bau- und Transportbranche angewachsen. Die Söhne des 1996 verstorbenen Firmengründers, Max, Roland, Elmar und Jochen Wild, leiten das Unternehmen als Geschäftsführer und deren Kinder sind in Leitungsfunktionen bereits an Bord. Gemeinsam wird entschieden, welche Projekte bearbeitet werden, aber auch Investitionen in neue Geräte legt die Familie zusammen fest, nachdem der jeweilige Geschäftsbereich seinen Bedarf und die jeweiligen Anforderungen anmeldete – so wie auch für den neuen Cat 352F.