



Mercedes-Benz



Immer obenauf. Der Unimog im 2-Wege-Einsatz am Rennweg.

Für eine intakte Schieneninfrastruktur und freie Gleise sorgen – so die Aufgabe des 2-Wege-Unimog auf den Höhen des Thüringer Waldes. Besondere Herausforderung: Steigungen von bis zu 40 Promille. Und oft meterhohe Schneeverwehungen.

Reizvolle Landschaft, reizarmes Bioklima – und trotzdem: 1997 war der Zug abgefahren in der Tourismusregion rund um Neuhaus am Rennweg. Grund: Die Deutsche Bahn hatte das Sonneberger Netz stillgelegt. 65 km Gleis zwischen Neuhaus, Eisfeld und Sonneberg.

Dann 2001: die Wende. Die Thüringer Eisenbahn, kurz ThE, übernahm das Sonneberger Netz auf Pachtbasis von der DB Netz AG, sanierte die Schieneninfrastruktur und 2002 wurde die Strecke wieder in Betrieb genommen. Nicht zuletzt ein Erfolg des ThE-Dienstleisters Erfurter Gleisbau GmbH – und seines 2-Wege-Unimog. ThE-Bahnmeister Karl-Heinz-Endresen berichtet: „Der 2-Wege-Unimog trägt entscheidend dazu bei, dass die Strecke das ganze Jahr betriebsbereit ist. Auch andere Dienstleister setzen bei uns regelmäßig 2-Wege-Unimog ein, etwa zur Unkrautbekämpfung mit Spritzaufbau oder zum Schneiden des Lichtraumprofils.“

Wandlerschaltkupplung fürs Rangieren, Frontzapfwelle mit 150 kW Leistung zum Antrieb der Schneefräse, 6-Zylinder-Motor mit 231 PS – der Unimog ist wie gemacht für den Schieneneinsatz. Die Umrüstung zum 2-Wege-Fahrzeug erfolgt schließlich in enger Zusammenarbeit mit führenden An- und Aufbauherstellern. Für die Erfurter Gleisbau GmbH bedeutete das: Zwiehoff/Zagro-Schienenführung, 800 t Waggon-Bremsanlage, heckaufgebauter Palfinger-Kran PK9501 und Schmidt-Schneefräse VF-Z.

Das Ergebnis: eine perfekte Arbeitseinheit für verschiedenste Einsätze – von Arbeiten mit Ladekran über das Ziehen von Waggons mit Baumaterial beim Gleisbau bis hin zum Winterdienst. „Beim Räumen von Schneeverwehungen hat der 2-Wege-Unimog den Vorteil, dass er auf der Straße zum Einsatzort fährt, dort aufgleist und nach dem Einsatz die Schiene schnell verlassen kann. Dadurch ist die Strecke in kürzester Zeit wieder frei für den Schienenverkehr“, so Wolfgang Schuster, verantwortlich für die gleisgebundene Technik der Erfurter Gleisbau GmbH. Selbst vor großen Steigungen macht der Unimog nicht Halt. Keiner weiß das besser als Hans-Walter Reidelbach, Lokführer und Unimog-Fahrer: „Am Rennweg haben wir Steigungen von bis zu 40 Promille. Der 2-Wege-Unimog hat mich auch unter diesen schwierigen Bedingungen von seiner Zugkraft überzeugt.“