

Anwenderbericht

Oberste Priorität: Wenig Wartungseinsätze

Frankfurter S-Bahn entscheidet sich bei 35-Millionen-Projekt für EFAFLEX-Tore

Ein Aushängeschild und hochmodern ist sie, die neue Elektrotriebwagen (ET)-Werkstatt am Frankfurter Hauptbahnhof. Bis zu 50 Züge können hier täglich gewartet oder repariert werden. Ganz klar, dass ein Spezialist für Reparaturen auf eine wartungsarme Betriebsausrüstung setzt. Für einen reibungslosen Arbeitsablauf darf es nirgendwo klemmen, natürlich auch nicht bei den Toren. Fast 200 ET-Züge aus dem gesamten Rhein-Main-Gebiet kommen regelmäßig zur Wartung in die Werkstatt. Für ihre ungehinderte Ein- und Ausfahrt sorgen neun große transparente EFAFLEX-Schnelllauf-Falttore. „Die Auswahl dieser Tore ist unseren Planern relativ leicht gefallen“, sagt Wilhelm Auth. Er ist der Werkleiter.

Nachdem die alte Werkstatt im Stadtteil Griesheim mit der täglichen Instandhaltung von 30 Fahrzeugen deutlich an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen war, fiel im September 2002 die Entscheidung für den Ausbau des ehemaligen Postbahnhofs in Frankfurt. Von diesem Zeitpunkt an hatten die Planer alle Hände voll zu tun. Die Werkstatt sollte mit modernster Technik ausgestattet werden. Auch die Tore mussten diesen hohen Ansprüchen gerecht werden. „Wir haben bereits an mehreren Standorten der Deutschen Bahn beste Erfahrungen mit schnelllaufenden Torsystemen von EFAFLEX gemacht“, erklärt Auth. „Die elektrischen Antriebe sind sehr kräftig und müssen kaum gewartet werden. Als Reparaturspezialisten achten wir besonders auf wartungsarme Ausrüstung.“ Das Design der Tore sei ansprechend. Mit der blauen Farbgebung konnte der Hersteller die Tore optimal auf das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes abstimmen. Durch die vielen transparenten Segmente komme sehr viel Tageslicht in die Halle.

35 Millionen Euro hat der Bau der 20.000 Quadratmeter großen Werkstatt gekostet. Die massive Halle des ehemaligen Postbahnhofs wurde komplett entkernt. Bruchbeton von 10.000 Quadratmetern wurde zerkleinert und Recyclingmaterial wieder für den Bau verwendet. 1.250 Tonnen Stahl wurden verbaut, 13 Kilometer Versorgungsleitungen und zusammen mit dem Hallenvorfeld 3.000 Meter Gleis neu verlegt. 27 Weichen sorgen für die

Flexibilität auf dem Sackbahnhof. Ein eigenes Stellwerk wird von einem Kommandopult in der Mitte der Halle bedient. Nach nur knapp anderthalb Jahren Bauzeit konnte die Werkstatt von Frankfurt-Griesheim in den ehemaligen Postbahnhof umziehen, der in keiner Ecke an seine damalige Nutzung erinnert. Farblich markierte Zonen auf dem Fußboden weisen auf unterschiedliche Nutzung der Bereiche hin: Auf grünen Flächen wird gearbeitet, Orangerot sind die Transportwege, graue Felder dienen zum Abstellen. Die Zufahrten für Feuerwehr und Noteinsatzfahrzeuge sind dunkelrot gekennzeichnet. Türen, Sitze, Scheiben und die Elektrik der ET-Züge werden auf insgesamt 14 Gleisen repariert. Die zum großen Teil aufgeständerten Gleise verfügen über Dacharbeitsbühnen. Drei Gleise sind zusätzlich mit Laufstegen ausgestattet, um Arbeiten im Türbereich von außen durchführen zu können. In fünf verschiedenen Ebenen kann so an den Zügen gearbeitet werden. So können auch Achsen und Fahrmotoren ausgetauscht werden. Bremsen werden überprüft und bei Bedarf Flachstellen an Radsätzen beseitigt.

Im hinteren Teil der Halle gibt es fünf, im vorderen Teil neun Gleise, die durch die 4800 mm breiten Tore nach draußen auf das Hallenvorfeld führen. Acht der Tore werden durch einen Elektromotor angetrieben. Das neunte Tor verfügt auf Grund seiner Größe von 7500 x 5460 mm über einen elektropneumatischen Antrieb. Für die festen Fahrleitungen gibt es einen speziellen Fahrdrähtausschnitt in den Toren. „Aus diesem Grund haben wir uns für Falttore entschieden“, erklärt Wilhelm Auth. „Bei Rolltoren hätten wir klappbare Stromschienen verwenden müssen. Bei 4.000 Metern Oberleitung hätten die den Bau erheblich verteuert.“ Weil die Handwerker auch auf den Dächern der Bahnen arbeiten, sind in der Halle aus Gründen der Arbeitssicherheit die Fahrleitungen höher angebracht als üblich. Die Tore sind deswegen 5425 mm hoch. „Trotz der enormen Höhe verwinden sie sich nicht so, wie andere Tore“, sagt der Werkstattleiter. Er und seine Kollegen arbeiten gern mit EFAFLEX zusammen. „Kunde-Dienstleister Verhältnis? Ich denke, die Zusammenarbeit ist eher partnerschaftlich.“

Pressekontakt
bei EFAFLEX:
Herr Alexander Beck
0049 8765 – 82126
alexander.beck@efaflex.com

Pressekoordination:
Link Communications
Frau Ariane Müller
0049 38293 – 434149
info@link-communications.de