



Firmengruppe Max Bögl – Werk Sengenthal - seit 25 Jahren am Schienennetz!

Vor 25 Jahren erhielt das Max Bögl-Werk in Sengenthal einen Gleisanschluss. Die erste Bedienung erfolgte am 31. Januar 1992, damals stellte eine Kleinlok mit Stahl beladene Waggons zu. Seither verfügt das Unternehmen neben der eigenen LKW-Flotte über ein zweites Transport-Standbein, das im Laufe der Jahre immer wichtiger wurde.

Die Vorgeschichte

Das heute als private Anschlussbahn betriebene Gleis vom Bahnhof Neumarkt zum Werk ist das knapp fünf Kilometer lange Reststück der früheren Nebenbahn Neumarkt – Beilngries, die sich einst weiter nach Dietfurt und Eichstätt verzweigte, außerdem gab es eine Stichbahn von Greißelbach nach Freystadt. Ende der 1980er Jahre aber kam das Ende der Beilngrieser Nebenbahn. Auslöser war der Bau des RMD-Kanals, wofür der Bahnhof Beilngries weichen musste. Nach Einstellung des Personenzugverkehrs 1987 folgte 1989 auch das Ende des Güterverkehrs im Sulztal, anschließend wurden die Gleise demontiert. Jedoch wurde nicht, wie ursprünglich von der damaligen Bundesbahn verfolgt, die gesamte Strecke bis Neumarkt abgebaut, sondern die Bahnlinie blieb vorerst bis Greißelbach liegen und wurde im Güterverkehr weiter bedient.

Der Grund dafür war, dass die Firma Max Bögl sozusagen in letzter Minute den Antrag für einen Gleisanschluss an die am Werk in unmittelbarer Nähe verlaufende Bahnstrecke gestellt hatte. Der Wille zur Erlangung eines Gleisanschlusses wurde zudem dadurch bekräftigt, dass man ab Ende 1988 die Brückenträger für einige Bauvorhaben am Bahnhof Greißelbach auf die Bahn ver lud.

Nachdem der Gleisanschluss genehmigt war, wurde das Gleis von Greißelbach her bis vor die damalige unfallträchtige „Fischerhäusl-Kurve“ zurückgebaut. Nachdem diese Kurve im Zuge der B299 entschärft war, konnte mit dem Bau des Gleises ins Werk begonnen werden. Die Kosten für den Bau des Gleisanschlusses musste Max Bögl tragen. Es entstand in diesem Zuge damals die nördliche Werkseinfahrt (Tor 3), wofür auch der Ludwigskanal gequert wurde. Seit dem 31. Januar 1992 werden hier nun Güter auf der Schiene transportiert. Neben fast täglich angelieferten Stahlprofilen und –blechen wurden künftig auch weitere Fertigteile-Transporte auf der Bahn abgewickelt. Anstatt wie zuvor, diese meist sperrigen Fertigteile am Bahnhof Greißelbach zu verladen, konnten sie nun direkt am Lagerplatz auf die bereitgestellten Wagen verladen werden.

Drohende Schließung

Zu Beginn des neuen Jahrtausends nagte der Zahn der Zeit am einstigen Nebenbahngleis, das letztmals Anfang der 1960er Jahre mit altbrauchbarem Material erneuert worden war. Die nun seit Jahren transportierten schweren Frachten taten das ihre dazu. Die Erneuerung von Teilbereichen war unausweichlich. Eine größere Investition in die damals noch bahneigene Trasse wollte die DB aber nicht tätigen, sondern im Zuge des Rationalisierungsprogramms „MORA C“ (Marktorientiertes Angebot Cargo) die Bedienung einzustellen. Die Firma wurde vor die Wahl gestellt, entweder den erst vor ein paar Jahren erlangten Gleisanschluss wieder zu verlieren oder das Gleis ab Neumarkt zu übernehmen. Man entschied sich letztlich für die Übernahme der Bahnstrecke, die zum 01.01.2005 erfolgte.

Übernahme der Strecke

Ebenfalls am 01.01.2005 wurde damals nach längerer Verzögerung die LKW-Maut in Deutschland eingeführt. Diese führte auch bei Max Bögl dazu, dass so mancher Transport nun wirtschaftlicher mit der Bahn zu transportieren war. Zum Glück hatte man ja den Anschluss nicht aufgegeben. In den folgenden Jahren wurde dann der Oberbau der Bahnstrecke, also Gleise und Schotter, abschnittsweise und bis heute fast gänzlich erneuert.

So gab es in den Jahren ab 2005 dann massiv gestiegene Frachtmengen zu verzeichnen. Neben vermehrten Fertigteile-Transporten wurden zeitweise auch Schotterzüge herangefahren. Nachdem der Bahnhof Neumarkt seine fest stationierte zweiachsige Kleinlok 2001 eingebüßt hatte, waren die sprunghaft angestiegenen Bahntransporte von Max Bögl der Grund dafür, dass Ende 2005 wieder eine Rangierlok in Neumarkt stationiert wurde. Anfänglich wurde eine solche mit drei Achsen eingesetzt, die aber schon bald durch eine stärkere, vierachsige Lok ersetzt wurde.

Frachten

An Frachten wurden bisher mit der Bahn abtransportiert: Tübbings (das sind Betonsegmente für den Tunnelbau), Feste Fahrbahn, Brückenträger, Schwellen, Parkhaus-Elemente und sogar der komplette Rohbau für Fabrikhallen wie Stützen, Wände, Sattelbachbinder und Deckenelemente. Neben Zielen in Deutschland liefen in Sengenthal beladene Züge auch schon in die Schweiz, nach Italien, Rumänien und Polen. Da die abgehenden Frachten meist Betonfertigteilprodukte sind, trägt die Bahnstrecke unter Eisenbahnfans heute den Spitznamen „Betonbahn“.

Aber es gibt auch per Bahn ankommende Frachten. Zum einen alle Arten von Stahl, zum anderen wurde der Antransport des benötigten Zements mittlerweile zum Großteil von der Straße auf die Schiene verlagert. Zum Einsatz kommt hierzu eine Vielzahl an gelb lackierten Silocontainern, die man fast täglich auch am Bahnhof Neumarkt zu sehen bekommt.

Aufgrund des ständig steigenden Transportvolumens wurden die Gleisanlagen immer wieder erweitert, die ursprüngliche Umsetzanlage vor dem Werk mit zwei kurzen Gleisen besteht heute aus drei langen Gleisen, im Werk wurden zudem weitere Weichen und viele Meter Gleis verlegt, um weitere Ladestellen an das Gleis anzubinden.

Werkloks

Auch war es mit der Zeit notwendig, sich eine eigene Rangierlok zuzulegen. Man bediente sich anfänglich der zuvor im Werk Gera eingesetzten zweiachsigen Kleinlok vom Typ V22, die hier 2009 den Betrieb aufnahm. 2011 wurde dann eine dreiachsige, ehemalige DB-Lok vom Typ V60 erworben, so dass heute zwei Rangierloks gemeinsam die alltäglichen Rangieraufgaben meistern.

Die Bedienfahrten zwischen Neumarkt und Werk werden zum größten Teil von der in Neumarkt stationierten, roten Rangierlok von DB Cargo durchgeführt. Aber auch die gelbe Max Bögl-Lok Baureihe V60 kommt immer wieder bis hinauf in den Bahnhof Neumarkt, so kann man sie immer samstags auf der Strecke erleben, wenn mit ihr der Tchibo-Containerzug, der im Werk in Sengenthal umgeschlagen wird, sozusagen auf der „letzten Meile“ befördert wird.

Neben den beiden firmeneigenen Werkloks sind auch noch zwei historische Loks bei Max Bögl eingestellt, es sind dies die frühere Rangierlok der ehemaligen Sprengstoffwerke WASAG (Baujahr 1941) und die ehemalige Lok 2 der Firma GAP Pfeleiderer (Baujahr 1958).

Sie befinden sich in Privatbesitz und werden von den Eisenbahnfreunden Sulztalbahn für gelegentliche Ausfahrten auf der Strecke genutzt.

Personenzüge

Auf der als reine Güterzugstrecke genutzten „Betonbahn“ gab es in den Jahren 2010 und 2013 Dampfsonderfahrten, der Höhepunkt war hierbei das von Max Bögl in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnfreunden SulztalBahn ausgerichtete Jubiläum „125 Jahre SulztalBahn“ mit Bahnhofsfest in Greißelbach, zu dem auch das Freystädter Bockerl (Dampflok 98 507) aus Ingolstadt vom Denkmalsockel geholt worden war.

Voraussichtlich wird es auch heuer wieder Personenzugfahrten auf der Max Bögl-Strecke geben, die Planungen dazu laufen.

Nachhaltigkeit und Umweltmanagement bei Max Bögl

Wir sind uns bewusst, dass wir mit der Abwicklung unserer vielfältigen Bauprojekte unsere Umwelt beeinflussen. Aus diesem Grund sind die Nachhaltigkeit und der Umweltschutz einer der Kennwerte in unserem Unternehmen. Eines unserer Kernziele daraus ist, dass wir so viele Transporte wie möglich von der Straße auf die nachhaltigen Transportmittel Zug und Schiff verlagern.

Zahlen und Fakten

In 2016 haben wir ca. 386.000 Tonnen per Bahn transportiert. Bei den Transportgütern handelt es sich um Stahl-, Bahnschwellen-, und Zement (Silotransporte) sowie Container für Tchibo. Der größte Anteil aller Transport entfällt auf unsere Tübbingprojekte für die Tunnel Rastatt und Fildertunnel. Zu den laufenden Tunnelprojekten kommt ab dem Frühjahr 2017 ein weiterer Tübbingtransport für den Bözbergtunnel in der Schweiz hinzu. Aus diesem Grund wird sich das Transportvolumen 2017 auf rund 5000.000 Tonnen erhöhen. Die Projekte in Rastatt und in der Schweiz werden aber beide in 2017 abgeschlossen sein und sich somit das Volumen in 2018 wieder auf das Niveau von 2016 abflachen wird.

Aktuelles

Derzeit werden zwei Tübbing-Transporte parallel ausgeliefert, einer nach Plochingen für den Fildertunnel in Württemberg und einer für den Tunnel Rastatt in Baden. Daneben werden unzählige Zementsilos und Container befördert und ab dem Frühjahr wieder Bahnschwellen für die Deutsche Bahn. Mit mehreren Bedienfahrten pro Tag werden die Wagenzüge per Diesellok nach Neumarkt befördert, wo sie teils in Ganzzügen mit einer Bespannung mit oftmals zwei E-Loks auf die Reise gehen.

Als Schwachpunkt für die Güterlogistik auf der Bahn gilt seit längerem der Bahnhof Neumarkt. Mit dem Ende der Beilngrieser Nebenbahn waren hier die Gleiskapazitäten Stück für Stück verringert worden und im Zuge der Ertüchtigung der Station für die S-Bahn waren sogar Gleislängen für den örtlichen Güterverkehr reduziert worden. Der Bahnhof Neumarkt ist nun im Bundesverkehrswegeplan 2030 als überlastet deklariert, so dass die Rückbauten der vergangenen Jahrzehnte in den nächsten Jahren wieder kompensiert werden sollen.

Neben dem Max Bögl-Standort in Sengenthal verfügen auch die Werke Hamminkeln (seit 2010) und Gera (Wiederinbetriebnahme 2014) über einen eigenen Gleisanschluss.



Bildnachweis: Firmengruppe Max Bögl

Sengenthal, 31.01.2017