

keep track

Kundenmagazin der Rhomberg Sersa Rail Group

Ausgabe 2017



// Kollaboration: Wie arbeiten Unternehmen zukünftig, Seiten 6_7

// Erfolgsgeschichte: die SLS Sersa Schraubenlochsanierung, Seite 16

// Feste Fahrbahn: das komplette Leistungspaket, Seiten 24_30

**RHOMBERG
SERSA**

**RAIL
GROUP**



Dienstleistungen der Bahntechnologie im digitalen Zeitalter

Die Digitalisierung bringt uns grosse Chancen und Erleichterungen: Informationen können sehr viel schneller und umfassender gespeichert, verteilt und ausgewertet werden, sind ohne Qualitätsverlust duplizier- und reproduzierbar. Als serviceorientierte Dienstleister beobachten wir bei der Rhomberg Sersa Rail Group diese Entwicklung daher sehr genau, immer auf der Suche nach Möglichkeiten und Verbesserungen für unsere Kunden, also für Sie.

Mit Erfolg: Der technologische Fortschritt eröffnet uns beispielsweise völlig neue Prozessmöglichkeiten – etwa im internen Projektmanagement - (Seiten 6–7) oder beim Instandhaltungsmanagement (Seite 20) – und Geschäftsfelder. Hier sind wir schon länger aktiv, z. B. im Bereich Entwicklungen der Gleisnetzdigitalisierung. Diese neuen Entwicklungen müssen und wollen wir nutzen, beispielsweise im Sicherheitssektor (Seite 18).

Unser Hauptgeschäft liegt allerdings nach wie vor im „Analogen“, sprich: im konventionellen Bahnbau und Bahntechnikbereich. Und auch hier sind wir vorausschauend und innovationsgetrieben unterwegs: Mit die grösste Herausforderung ist zurzeit die immer bessere Auslastung der Infrastruktur. Der Zug wird als nachhaltige Reise- und Pendelalternative für immer mehr Menschen wichtig, im Güterverkehr ist er sowieso unangefochten Spitzenreiter. Das bedeutet für uns: immer engere Slots für die Wartung und Instandhaltung. Auch dafür benötigen wir effiziente Lösungen, etwa im Bereich Feste Fahrbahn (Seiten 24–30) oder bei der Schraubenlochanierung (Seite 16). Voraussetzung dafür ist ein leistungsstarker und hochmoderner Maschinenpark (Seiten 21–23).

Und: Diese neuen Entwicklungen werden sich weiter fortsetzen. Zukünftig werden mehr Projekte zeitgleich auf engstem Raum und im laufenden Betrieb abgewickelt werden müssen. Auch darauf haben wir schon heute die passende Antwort: Als Komplettanbieter und Gesamtleistungserbringer, wie im Rosshäuserntunnel (Seiten 8–9), unterstützen wir unsere Kunden bestmöglich bei der raschen, reibungsfreien und unkomplizierten Abwicklung ihrer Aufgaben.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen einige ruhige Momente und viel Spass beim Lesen!

Das Owner Board

Konrad Schnyder, Hubert Rhomberg, Jürg Braunschweiler und Ernst Thurnher



Konrad Schnyder (2. v. r.), Hubert Rhomberg (2. v. l.),
Jürg Braunschweiler (l.) und Ernst Thurnher (r.)

Editorial	3
------------------	---



Rhomberg Sersa International

Themenschwerpunkt Kollaboration

Wirklich zusammen arbeiten!	6_7
Hürdenfrei zusammen schaffen!	8_9
Vorteile für jeden Aspekt der Projektabwicklung	10_11
Alle Fäden in der Hand halten	12

Aus dem Unternehmen

UNTERNEHMEN

 Eine Krise als Chance	13
 Personalia I: Neuausrichtung auf Wachstum	14
 25 Jahre Qualität	14
 Grosser Bahnhof für die Bahn	15
 Personalia II: Weichen auf Zukunft gestellt	15

PRODUKTE

 Innovation mit Bestand	16
 Für unsere Kunden ist uns nichts zu viel	17
 Erhöhung der Gleissicherheit	18
 BahnWege-Seminare: Die Zukunft der Projektkommunikation	19
 Taktgeber bei der Instandhaltung	20

MASCHINEN

 Zuwachs im Maschinenpark	21
 Schotterreinigung für Canadian National Railway	22
 Mensch und Maschine	23

FESTE FAHRBAHN

 Spezialisten für Feste Fahrbahn	24
 Heitersbergtunnel: Langlebig saniert	24
 Gospel Oak: Hoch hinaus dank flachem Profil	25
 „Knoten Rohr“: Rückkehr an alte Wirkungsstätte	26
 Queen Street: Ab in die Röhre	27
 Northwest Rail Link/Hunter Valley: Aufbauhilfe in Australien	28_29
 Hohenthurm: Feste Fahrbahn im Winter	30

Vor Ort

GRail 1: Erfolg in Serie _____	31	
BBW: Jahrelange Partnerschaft _____	32	
Hauptbahnhof Düsseldorf: Ein spannendes Projekt _____	33	
Albulatunnel: Von innen heraus _____	34	
Das Sersa-Logo über Sachsen _____	35	
Gletscherastunnel: Kollaboration im Weltkulturerbe _____	36_37	
ZBA Halle: Rangierbahnhof aufs Gleis gesetzt _____	38	
VDE 8.1: Endspurt _____	39	
Überzeugende Ausführung: Folgeauftrag für Sersa BV _____	39	



Impressum | Herausgeber: Rhomberg Sersa Rail Group GmbH, Mariahilfstrasse 29, 6900 Bregenz/AT
 T +43 5574 403 0; Würzgrabenstrasse 5, 8048 Zürich/CH, T +41 43 32223 00, info@rhomberg-sersa.com, www.rhomberg-sersa.com
Fotos Rhomberg Gruppe, Rhomberg Sersa Rail Group, Andrea Badrutt, BLS, Shutterstock
Für den Inhalt verantwortlich Matthias Moosbrugger (Leitung Marketing & Kommunikation), Michael Sutter (Projektleiter),
 Torben Nakoinz (Text), **Gestaltung** Benedikt Krauß **Papier** Balance Silk **Offenlegung** nach § 25 Mediengesetz Keep Track
 erscheint 1 x jährlich in einer Auflage von 5 600 Stück (AT/CH/D) und 1 000 Stück (AUS/CAN/UK)
Hinweis Im Keep Track der Rhomberg Sersa Rail Group ist die weibliche Sprachform der männlichen gleichgestellt;
 lediglich aus Gründen der Vereinfachung von Inhalten wird oft nur die männliche Form verwendet.



Wirklich zusammen arbeiten!

// Wie die Rhomberg Sersa Rail Group zukünftig Projekte und Aufträge mit Partnern, Mitarbeitenden, Kunden und in ARGENT noch effizienter abwickeln will.

Kollaboration ist in der Wirtschaft zurzeit das „nächste grosse Ding“. Klar: Synergien zwischen Spezialisten aus verschiedenen Abteilungen und sogar verschiedenen Unternehmen zu schaffen, um Projekte erfolgreich umzusetzen, ist notwendig und sinnvoll. Mit den technischen Möglichkeiten wird das auch stetig besser und effizienter.

Aber: Technologie alleine reicht für wirklich kollaboratives Arbeiten nicht aus. Und organisatorisch ist es zu wenig, lediglich alle Projektbeteiligten an einen Tisch zu bringen und rein Informationen auszutauschen – das ist Kooperation. Bei echter Kollaboration dagegen arbeiten Personen oder Teams parallel gemeinsam an einem Teil des Ender-

gebnisses. Das sehen auch die Entscheider in der Rhomberg Sersa Rail Group so: „Durch die Möglichkeit der Vernetzung zu ähnlichen Fragestellungen oder auch Technologien wird die organisatorische und regionale Entfernung in unserer Gruppe überwunden und Mitarbeiter gleicher Interessen und Kompetenzen finden sich in digitalen Räumen zur Kollaboration“.

FACT BOX

Vor allem im deutschsprachigen Raum wurde „Kollaboration“ historisch häufig als Bezeichnung für die Zusammenarbeit mit dem Feind in Zeiten von Krieg und Besetzung verwendet. Schon im 19. Jahrhundert spielte Kollaboration besonders in den verschiedenen deutsch-französischen Konflikten seit den napoleonischen Kriegen immer wieder eine Rolle.

Im englischen Sprachraum und in der Wirtschaft dagegen wurde der Begriff schon immer wertfrei benutzt und als Synonym für „Zusammenarbeit“ eingesetzt. In diesem Sinne stellt Kollaboration eine besonders starke Form der Kooperation dar. Konkret beschreibt der Begriff die Zusammenarbeit eines Unternehmens mit seinen Kunden und Lieferanten, aber auch die der Mitarbeiter untereinander, unter Einsatz von modernen Informationstechnologien zur Integration von unternehmensinternen und unternehmensübergreifenden Geschäftsprozessen.

erklärt etwa CEO Hubert Rhomberg. Das übergeordnete unternehmerische Gesamtziel müssen alle Kollegen dabei stets im Blick haben.

Dazu haben die Entscheider der Rhomberg Sersa Rail Group in den vergangenen Monaten unternehmensweit die Kollaborationsplattform „MyNet“ auf Schiene gesetzt. In ersten Projekten, unter anderem beim Rosshäuserntunnel (siehe S. 8 und 9), wird bereits derart vernetzt gearbeitet.

„Wir können den Chancen und Herausforderungen, die durch die zunehmende Dynamik und Digitalisierung auf uns zukommen, nicht dadurch begegnen, dass wir wie früher auf Vorgaben und Anordnungen von ganz oben warten“, weiss Matthias Moosbrugger, Leiter Marketing und Kommunikation bei der Rhomberg Sersa und Projektleiter „MyNet“. „Oben‘ und ‚unten‘ wird es in der klassischen Form auch nicht mehr geben. Die Mitarbeiter, die beim Kunden und im

Markt sind, werden erkennen und wissen, was zu tun ist. Dabei werden sie auf das gesamte Wissen der Kollegen zurückgreifen können, ohne dass sie dabei die Hierarchie bemühen müssen. Aus der Gesamtstruktur werden lediglich noch Rahmen, Leitschienen und Randbedingungen kommen.“

Immens wichtig wird daher ein hohes Gut kompetenter Führung werden: Vertrauen. „Wir brauchen sich-selbstbewusste Führungskräfte, die damit

umgehen können, dass sie weniger ‚Gralshüter des Wissens‘, als vielmehr ‚Coaches‘ sind“, erklärt Hubert Rhomberg. „Natürlich: Kollaboration ist eine völlig neue Art der Organisation. Das ist uns bewusst! Das bringt auch einen Organisationsentwicklungsprozess mit sich. Wichtig ist, dass die Mitarbeiter erkennen, dass sie damit viel mehr Gestaltungsmöglichkeiten und Kraft bekommen – zu ihrem Nutzen und zum Wohle der Kunden.“

”
Kollaboration
ist eine völlig
neue Art der
Organisation.

“



Hubert Rhomberg
CEO
Rhomberg Sersa Rail Group

KONTAKT

Matthias Moosbrugger
Leiter Marketing und Kommunikation
Rhomberg Sersa Rail Group
T +43 5574 403-2195
E-Mail: matthias.moosbrugger@rhomberg-sersa.com

Hürdenfrei zusammen schaffen!

// Beim Rosshäuserntunnel arbeiten erstmals alle Projektbeteiligten gemeinsam auf der RSRG-Plattform „MyNet“ – zwei Beteiligte berichten.



Im Gespräch: André Schweizer, BLS Netz AG (links) und Roland Kugler, Rhomberg Bahntechnik GmbH (rechts)

Worin unterscheidet sich die Arbeit mit MyNet von den bisherigen Formen der Zusammenarbeit und des Projektmanagements?

André Schweizer: Bisher haben wir für den Informationsaustausch und als Ablagesystem intern wie auch mit externen Partnern vor allem E-Mail und manchmal sogar noch Papier verwendet. Die Daten wurden grösstenteils mehrfach abgespeichert. Durch die Vielzahl der bisher vorhandenen Instrumente und Möglichkeiten besteht beim heutigen Projektmanagement noch eine hohe Individualität bei der Projektführung. Andererseits besteht aber, vor allem in grösseren Unternehmungen, der Anspruch auf standardisierte Prozesse. Dafür schaffen Tools wie MyNet eine begünstigende Voraussetzung.

Roland Kugler: Wir haben ja schon gewisse Vorerfahrungen sammeln können, beispielsweise mit OwnCloud. Wobei das lediglich ein vereinfachter Datenaustausch war, zudem haben nur André und ich so gearbeitet. Jetzt kommen endlich sämtliche Teammitglieder und sukzessive auch die

Zulieferer hinzu. Die Koordination und Projektleitung wird jetzt sicher deutlich verbessert. Allerdings erweitert sich auch die Verantwortung für uns als Projektleiter.

Warum MyNet? Warum überhaupt „kollaboratives Arbeiten“?

André Schweizer: Es geht darum, mit der immer grösseren Datenmenge und der Komplexität der Projekte und ihrer Schnittstellen besser umgehen zu können. Wir müssen die Digitalisierung als Chance betrachten, immer bessere und leistungsfähigere Hilfsmittel für die Abwicklung komplexer Projekte mit vielen Partnern bereitzustellen. MyNet gibt uns die Gelegenheit, die Erprobung neuer Arbeitstechniken an vorderster Front mitzerleben und mitzugestalten.

Roland Kugler: MyNet ist für uns die Chance, die Zukunft zu gestalten und dabei eine aktive Rolle einzunehmen. Letztlich geht es um die Frage, wie wir so einfach und dabei aber so effizient wie möglich mit Kunden und Partnern zusammenarbeiten können. Und da führt an solchen Tools kein Weg vorbei.

Was heisst das konkret? Was sind die Vor- und Nachteile?

André Schweizer: Ein Vorteil ist sicher die Aktualität der Informationen. Alle haben jederzeit Zugriff auf den aktuellen Stand. Mit den zusätzlichen integrierten Funktionen für die Abwicklung von Sitzungen sowie das Führen von Arbeitslisten und Pendenzen werden Medienbrüche vermieden und es gehen weniger Informationen verloren. Wir rücken näher in Richtung des elektronischen Büros. Auch Home Office bzw. mobiles Arbeiten wird damit einfacher. Voraussetzung ist allerdings, dass immer eine sichere, gute Internet-Verbindung da sein muss. Wobei das zunehmend weniger problematisch sein dürfte.

Roland Kugler: Die Vereinfachung der Koordination und der Organisation bei so komplexen Projekten, wie wir sie abwickeln, ist ohne Frage ein grosser Vorteil. Wir müssen aber drauf achten, dass die Kollegen erst auf MyNet arbeiten, wenn sie umfassend informiert und geschult worden sind. Denn es ist einfach ein anderes Arbeiten, das dürfen wir nicht vergessen. Potenziell ist zum Beispiel alles, was auf MyNet eingestellt wird, auch direkt für alle einsehbar. Jedes Dokument muss daher exakt abgelegt und definiert werden.

Kalkulationen und Finanzen etwa müssen codiert bzw. so abgelegt werden, dass nur bestimmte Nutzer Zugriff haben.

Wie lautet Ihr vorläufiges Fazit?

André Schweizer: Für ein Fazit in dem Sinne ist es noch etwas zu früh. Gespannt bin ich vor allem auf die Nutzung der für uns neuen Funktionen und ob diese auch von den Benutzern wohlwollend aufgenommen werden. Schliesslich schafft das Tool auch mehr Transparenz und das ist nicht immer angenehm! Dann müssen wir uns auch noch Gedanken darüber machen, wie wir die Daten nach dem Projektende wieder in die BLS-Welt zurückbringen. Nach allem, was ich bis jetzt aber von MyNet mitbekommen habe, sehe ich den nächsten Monaten mit „gespannter Freude“ entgegen.

Roland Kugler: Ich kann mich da nur wiederholen: Die Zusammenarbeit wird einfacher, effizienter und umfassender. Zudem ist das eine Entwicklung, die sich weiter fortsetzen wird, ganz zweifellos. Je früher wir uns daher auf diese Möglichkeiten und diese neue Art zu arbeiten einlassen, desto besser ist das – für uns, für unsere Partner und für unsere Kunden.



Einfach effizient:
MyNet ermöglicht die reibungsfreie Abwicklung komplexer Grossprojekte wie etwa beim Rosshäuserntunnel



Licht ins Dunkel: Vom JV zwischen Rhomberg Sersa UK und Rhomberg Bahntechnik profitieren die Unternehmen selbst, ihre Kunden – und das britische Schienennetz.

Vorteile für jeden Aspekt der Projektabwicklung

// Wie die Unternehmen der Rhomberg Sersa Rail Group kollaborieren – am Beispiel UK

Das interne Joint Venture (JV) zwischen Rhomberg Sersa UK Ltd. (RSUK) und Rhomberg Bahntechnik (RBT) ist nicht die einzige gelungene Zusammenarbeit der Unternehmensgruppe auf der Insel – mit der britischen Amey zum Beispiel sind die Bahntechnikspezialisten bereits seit 2014 äusserst erfolgreich mit der Erneuerung eines Grossteils der Weichen im englischen Schienennetz beschäftigt. Aber es ist ein Paradebeispiel für diese Art von Kooperation innerhalb der Rhomberg Sersa Rail Group. Die englischen Kollegen profitieren dabei von der Spezialisierung der Rhomberg Bahntechnik im Bereich der Entwicklung und Installation Fester Fahrbahn. Beim Marktzugang und den landestypischen Eigenheiten ist es umgekehrt.

Das JV begann 2014 mit den Asfordby Slab Track Trials. Ursprünglich wurde RBT von RSUK als Auftragnehmer und Koordinator lediglich mit der Installation beauftragt. Schon in der Anfangsphase der Projektentwicklung zeigte sich aber, dass die Arbeit an der britischen Infrastruktur für RBT eine Herausforderung darstellen würde, besonders im Hinblick auf die spezifischen Anforderungen an Kompetenzmanagement, Arbeitspraktiken und Kundenbeziehungen auf der Insel sowie durch die Sprachbarriere.

„Lost in Translation“

Daher einigte man sich rasch auf die Bildung eines JV. Das Ziel: Der Auftrag sollte durch die gemeinsame Bearbeitung aller Aspekte termin-, kostengerecht und zur vollsten Zufriedenheit des Kunden ausgeführt werden. Risiko und Ertrag wurden exakt geteilt. „Bei der Erreichung unseres Ziels gab es natürlich auch Schwierigkeiten“, gibt Carl Garrud, Managing Director von RSUK, offen zu. „Aber das Engagement der Geschäftsleitung und der Projektteams stellte sicher, dass das Projekt erfolgreich abgeschlossen wurde und wir alle unsere Ziele erreichten.“ Die daraus gewonnene Erfahrung haben beide Partner direkt weiterentwickelt und so zu einer gemeinsamen Strategie gefunden – zum Vorteil des Kunden: „Wir agieren beide eigenständig, haben aber immer



Einbau der Festen Fahrbahn im zweigleisigen Tunnel am Bahnhof „Queen Street“

im Blick, wo der Partner vielleicht besser aufgestellt ist oder wo sich Synergien generieren lassen“, erläutert Carl Garrud. Mit dem sogenannten Best-for-Project-Konzept stellen sie sicher, dass der Kunde bestmöglich betreut wird und auch vom Einsparpotenzial des JV profitiert. Der Erfolg gibt dem Konzept Recht: Nach der gelungenen Abwicklung der Premiere in Ashfordby hat das JV bereits viele weitere Projekte durchgeführt und mit Gewinn für alle Beteiligten abgeschlossen. Zwei dieser Projekte – Gospel Oak und Queen Street – werden in diesem Heft auf den Seiten 25 und 27 vorgestellt. Mittlerweile können zudem Auftragseingänge bis 2020 verbucht werden.

Neues Projekt

Der jüngste Auftragseingang ist die Installation einer Festen Fahrbahn (S & C) auf der Northern Line Extension, die vom Ferrovial Laing O’Rourke JV (FLO) gebaut wird. Dies ist ein anspruchsvolles Projekt, das den Anschluss einer bestehenden Londoner U-Bahn-Linie an eine neue Strecke erfordert, an der an zwei getrennten Standorten gleichzeitig gebaut wird. Der Auftrag wird über die Weihnachtszeit 2017 ausgeführt und ist ein weiteres Beispiel dafür, wie man durch Zusammenarbeit Ergebnisse erzielen kann, die jede der beteiligten Parteien alleine nicht hätte erreichen können.

Klare Linie:
Trotz unterschiedlicher
Interessen zogen
alle beteiligten
Unternehmen an
einem Strang.



Alle Fäden in der Hand halten

// Rhomberg Bahntechnik, BBW, Universale und Rhomberg Fahrleitungsbau lösten mit verknüpften Kompetenzen den „Knoten Rohr“

Das jüngste Kapitel bei der Güterzugumfahrung St. Pölten war für die Spezialisten der Rhomberg Sersa Rail Group Gelegenheit, nicht nur ihre fachlichen Kompetenzen unter Beweis zu stellen, sondern auch ihr Können als virtuose Dirigenten.

Denn das Baulos GUV 5 – Einbau einer Festen Fahrbahn System ÖBB-PORR im Radleitentunnel, im Bründlkappellentunnel und in der Radleitenwanne sowie Einbau einer Schotterfahrbahn auf freier Strecke vom Radleiten- bis zum Portal des Pummersdorftunnels, inklusive Anschluss an den Knoten Rohr – war sowohl in technischer Hinsicht als auch im Hinblick auf die Koordination der beteiligten Partner stark verwoben.

Die Dach-ARGE stand unter der technischen Federführung der Rhomberg Bahntechnik in Zusammenspiel mit der Strabag AG. Sie koordinierte einerseits die Unter-ARGE, bestehend aus der Bahnbau Wels, der Universale Bau und der

Strabag Bahnbau, andererseits auch die Rhomberg Fahrleitungsbau zur Herstellung der Oberleitungs- und Erdungsarbeiten. Zusätzlich mussten weitere Schnittstellen mit der ARGE des Nachbarbauloses koordiniert werden.

„Die ganzen Abstimmungsprozesse waren immer wieder aufs Neue fordernd, da natürlich auch Einzelinteressen ausbalanciert werden mussten“, erinnert sich Werner Fahrnberger von der Rhomberg Bahntechnik. „Es kommt daher darauf an, die verschiedenen Interessen und auch die unterschiedlichen Charaktere gemeinsam vor einen ‚Karren‘ zu spannen und auf den Erfolg des Gesamtprojekts einzuschwören.“

Apropos Erfolg: „Mit der Baustelle können wirklich alle zufrieden sein“, zieht Projektleiter Werner Fahrnberger ein überaus positives Fazit. „Der Bauherr, die ÖBB Infrastruktur, kann auch hier, wie gewohnt, auf eine pünktliche, qualitätsvolle und hochwertige Abwicklung der Güterzugumfahrung zurückblicken.“



Eine Krise als Chance

// Gewerblicher Gleisbau der Sersa in Deutschland hat das Abstellgleis verlassen

„Eine Krise ist ein produktiver Zustand, man muss ihr nur den Beigeschmack der Katastrophe nehmen.“

(Max Frisch)

Die Situation war kritisch: Aufgrund des niedrigen Preisniveaus bei den öffentlichen Aufträgen befand sich der gewerbliche Gleisbau in der Bundesrepublik seit Längerem in einer stagnierenden Phase und forderte die Marktteilnehmer in einem besonderen Masse. Innerhalb des Bereichs des gewerblichen Gleisbaus der Sersa Group Deutschland war davon die RS Gleisbau am stärksten betroffen. Um wirtschaftlich wieder erfolgreich zu werden und möglichst viele Arbeitsplätze zu erhalten, hat die Gleisbautochter der Gruppe im Oktober vergangenen Jahres Insolvenz in Eigenverantwortung beantragt. „Nur durch gravierende Änderungen der Struktur war es möglich, uns von Altlasten zu befreien und den Bereich zu sanieren“, erklärt Georg Gabler, Geschäftsführer der Sersa GmbH in Deutsch-

land. Mit Erfolg: Bereits Anfang April 2017 wurde das Verfahren offiziell aufgehoben und das Unternehmen fortgeführt. Ihm ist noch etwas anderes in diesem Zusammenhang besonders wichtig: „Ohne die motivierten, engagierten Mitarbeitern der RS Gleisbau und das Vertrauen unserer Partner und Kunden auf die Kompetenzen dieser Fachkräfte vor Ort wäre das nicht möglich gewesen. Ihnen allen gebührt unser herzlichster Dank!“ Dies gibt Mut und Hoffnung für die Zukunft. Für Georg Gabler ist das aber nur der erste Schritt gewesen: „Nun geht es für uns weiter darum, die RS Gleisbau, aber auch die anderen Unternehmen der Sersa Group Deutschland, auf den wirtschaftlich starken, erfolgreichen Weg zurückzuführen. Mit motivierten und engagierten Mitarbeitern werden wir es schaffen, dieses Ziel zu erreichen. Zudem konnten wir aus der Krise der RS Gleisbau Massnahmen für alle anderen Betriebe ableiten: Wir müssen die Entwicklung und den Wandel des Unternehmens ermöglichen; wir als Team – und nur als Team – gestalten hier und jetzt die Zukunft.“

”
Wir als Team
- und nur
als Team -
gestalten hier
und jetzt die
Zukunft.

“



Georg Gabler
CEO
Deutschland

Neuausrichtung auf Wachstum

// Langjähriger Australienchef wechselt nach Kanada

Beim kanadischen Gleisbauunternehmen Sersa Total Track gab es eine Veränderung in der Managementstruktur, um die Probleme anzugehen, mit denen das Unternehmen auf dem sich schnell wandelnden, aber riesigen nordamerikanischen Markt konfrontiert ist.

Michael Match kam aus dem australischen Unternehmen, an dessen Entwicklung zu dem heute so soliden Gleisbauanbieter er einen massgeblichen Anteil hatte. Michaels

Fähigkeiten in den Bereichen Organisation sowie Geschäfts- und Vertriebsentwicklung werden in Kanada äusserst hilfreich sein. Er hat bereits einen strategischen Geschäftsplan formuliert, um das lokale Geschäft voranzutreiben und Nutzen aus der Stärke unserer Gruppe zu ziehen. Wir wünschen Michael alles Gute für die Herausforderung, das örtliche Team aufzubauen und ein wachsendes und nachhaltiges Geschäft in Kanada zu entwickeln.



25 Jahre Qualität

// Die Sersa in Deutschland feiert Jubiläum

Am 31. März 1992 betrat die Sersa GmbH in Lichtenstein/Sachsen den deutschen Markt. Die deutsche Niederlassung war damals die erste Gesellschaft, die das damalige Mutterunternehmen Sersa AG Zürich im Ausland gründete. Eines der ersten spannenden Projekte war ein Grossauftrag über die Sanierung von rund 400 Weichen im Raum Frankfurt am Main mit der erfolgreichen Sersa-Erfindung SLS Sersa Schraubenlochanierung (siehe Seite 16). Die erste Gleisbaustelle führte die Sersa erneut nach Sachsen. Hier konnte das Unternehmen seine Fähigkeiten auf der Strecke Sankt Egidien–Lichtenstein unter Beweis stellen. Viele weitere Grossprojekte in ganz Deutschland folgten. „In den vergangenen 25 Jahren haben wir uns mit Verlässlichkeit, Qualität und Termintreue einen hervorragenden Ruf erarbeitet“, so Konrad Schnyder, Präsident Owner Board. „Dafür wird die Sersa auch in Zukunft stehen!“, ergänzt Georg Gabler, CEO Deutschland.



Grosser Bahnhof für die Bahn

// Kundentagung der Sersa Schweiz ein voller Erfolg

Am 20. April 2017 verwandelte sich das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern in eine Bahnmesse: Die Sersa Schweiz hatte zur Kundentagung und Produkteschulung eingeladen. Interessierte aus der Schweiz, Deutschland und Österreich nutzten die Gelegenheit, sich aus erster Hand über die Angebote der Rhomberg Sersa Rail Group zu informieren und Spannendes zu den kommenden Herausforderungen und der Digitalisierung des Markts zu erfahren.



Weichen auf Zukunft gestellt

// Neue Geschäftsleitung für die Sersa Schweiz



Markus Weber



Simone Aebischer



Christian Schnyder



Robert Kumpusch



Christian Schreiber

Die Spitze der Sersa Schweiz hat sich neu aufgestellt: Seit dem 1. April leitet ein Gremium unter dem Vorsitz von Markus Weber die Geschicke des Unternehmens. Neben Weber gehören Simone Aebischer (Sersa Technik AG), Christian Schnyder (Kunden- und Marktbetreuung, Unternehmenskommunikation), Robert Kumpusch (Sersa Maschinelles Gleisbau) und Christian Schreiber (Sersa Group AG Schweiz) der Geschäftsleitung an. „Mit dem bisherigen

Wachstum unserer Gruppe und den vielversprechenden Aussichten für die nächsten Jahre sind wir gut positioniert“, erklärt Konrad Schnyder, Präsident Owner Board der Rhomberg Sersa Rail Group. „Dennoch haben wir uns gemeinsam entschlossen, frühzeitig und im wahrsten Sinne des Wortes die Weichen für die Zukunft zu stellen und den Generationenwechsel einzuleiten.“

Innovation mit Bestand

// Die Schraubenlochsanierung der Sersa ist eine Erfolgsgeschichte – bereits seit fast 40 Jahren



Seit 1978 werden in der Schweiz Schwellenschrauben mit der patentierten SLS-Lösung der Sersa saniert, seit 1979 flächendeckend auf dem gesamten Netz der SBB. „In Zeiten, in denen Produktlebenszyklen immer kürzer werden und neue Ideen oft schon veraltet sind, bevor sie überhaupt auf den Markt kommen, ist das eine unglaublich lange Zeit und eine Erfolgsgeschichte sondergleichen“, erklärt Geschäftsleitungsmitglied Christian Schnyder.

Eine Erfolgsgeschichte, die der Anbieter innovativer Bahntechnik nach der Markteinführung in der Schweiz rasant fortgeschrieben hat: Auch die Deutsche Bahn, die Bern-Lötschberg-Simplonbahn, viele Privatbahnen sowie die Niederländischen Bahnen vertrauen seit Jahrzehnten auf die Sersa-Lösung. Auch in Grossbritannien und Russland kam das Verfahren zum Einsatz. Tau-

sende Weichen, Brückenbalken und Gleisschwellen wurden seitdem wieder in einen Topzustand zurückversetzt. In den vergangenen 5 Jahren waren allein in der Schweiz jährlich rund 500 Schichten für das SLS-Verfahren unterwegs. „Das sind mehr als zwei-einhalb Trupps jeden Arbeitstag, die nichts anderes machen, als für unsere Kunden die Schraubenlöcher instand zu halten“, so Christian Schnyder.

Übrigens: Die nächsten Kapitel der Erfolgsgeschichte „SLS Schraubenlochsanierung“ werden bereits geschrieben: „Wir entwickeln zurzeit einige Komponenten weiter, um das Produkt noch attraktiver zu machen“, erklärt Christian Schnyder. „Zudem arbeiten wir an einer Lösung, mit der auch Betonschwellen qualitativ hochwertig und preisgünstig saniert werden können, da die Betonschwelle die Holzschwelle zunehmend ersetzt.“

FACT BOX

Die Vorteile auf einen Blick:

- Wiederherstellung des festen Sitzes der Schwellenschraube bzw. des Schwellennagels
- Verfestigung des Auflagenbereichs unter den Rippenplatten
- Wiederherstellung der korrekten Spur- und Leitweite
- Korrektur der Gleisüberhöhung
- Ausgleich der Durchbiegung bei Weichenschwellen
- Lagekorrektur der Rippenplatten
- Liegedauer kann um 5 bis 10 Jahre verlängert werden
- Amortisation der Kosten nach 2 bis 3 Jahren



Eine der Aufgaben beim maschinellen Gleisbau: Legen der Betonschwellen, auf denen die neuen Schienen dann verschraubt werden.

Für unsere Kunden ist uns nichts zu viel

// Mit welchem Engagement die Sersa Maschiner Gleisbau AG ihre Kunden unterstützt

Im maschinellen Gleisbau können in einer Schicht 180 Meter Gleis neu errichtet werden. Das klingt nicht nach viel, aber es sind gewaltige Zahlen, die hinter dem Ergebnis einer einzigen Nachtsperre stehen. Wir haben diese – am Beispiel einer Baustelle der Rhätischen Bahn am Churer Bahnhof Felsberg – für Sie aufgelistet:

Streckensperre:	22.10 Uhr bis 4.10 Uhr
Personal Sersa:	20
Personal RhB:	2 Lokführer + 2 Begleiter, 1 Sicherheitschef, 2 Sicherheitswärter
Schotterreinigung:	360 m ³
Altschotterverladung:	120 m ³
Neuschotter:	160 m ³ (ca. 40 m ³ mehr, weil die neue Gleislage höher ist)
Schwellen:	300 Stück
Schrauben:	1 200 Stück

Ausserdem im Einsatz:

- Zug für Abbruch Gleisjoche und Einbau Schwellen, Länge: 120 Meter (5 Flachwagen, 1 Maschinenwagen für Portalkran „Mungg“ sowie Trägerwagen von Hebegerät mit Raupen „Schnegg“, Kranwagen für Hebe- und Schieneinzugsgerät)
- Baumaschinenzug, Länge: 160 Meter (Planiermaschine R20RD-1, Stopfmaschinen B40UM-4, Schotterreinigungsmaschine RM76, 7 x Altschotterverladewagen mit Förderbändern)
- Neuschotterzug, Länge: 124 Meter (Lok und 8 Neuschotterwagen)

2016 hat die Sersa Maschiner Gleisbau AG rund 80 solcher Schichten bei der Rhätischen Bahn sowie der Matterhorn Gotthard Bahn geleistet.

Erhöhung der Gleissicherheit

// Neues Sicherheitssystem: Kunden können sich direkt und aktiv einbringen

Die Rhomberg Sersa Rail Group entwickelt zurzeit ein neues Organisations-, Ortungs- und Warnsystem, das mit Hilfe von digitalen Ausweisen an Mensch und Maschine die Sicherheit auf Baustellen immens steigert und zudem die Verwaltung und Organisation deutlich vereinfacht.

Der Clou für Kunden: Da sich das System aktuell noch in der Entwicklungsphase befindet, haben Bahnunternehmen die einmalige Gelegenheit, gemeinsam mit der Rhomberg Sersa die Neuentwicklung zu besonderen Konditionen auf einer ihrer Baustellen auszutesten und exakt auf ihre Bedürfnisse abzustimmen. Dazu hat die Rhomberg Sersa die Innovationszyklen für ihr Produkt so verkürzt, dass die Kunden bereits zu diesem sehr frühen Zeitpunkt die finale Leistung definieren und direkt einsetzen können.

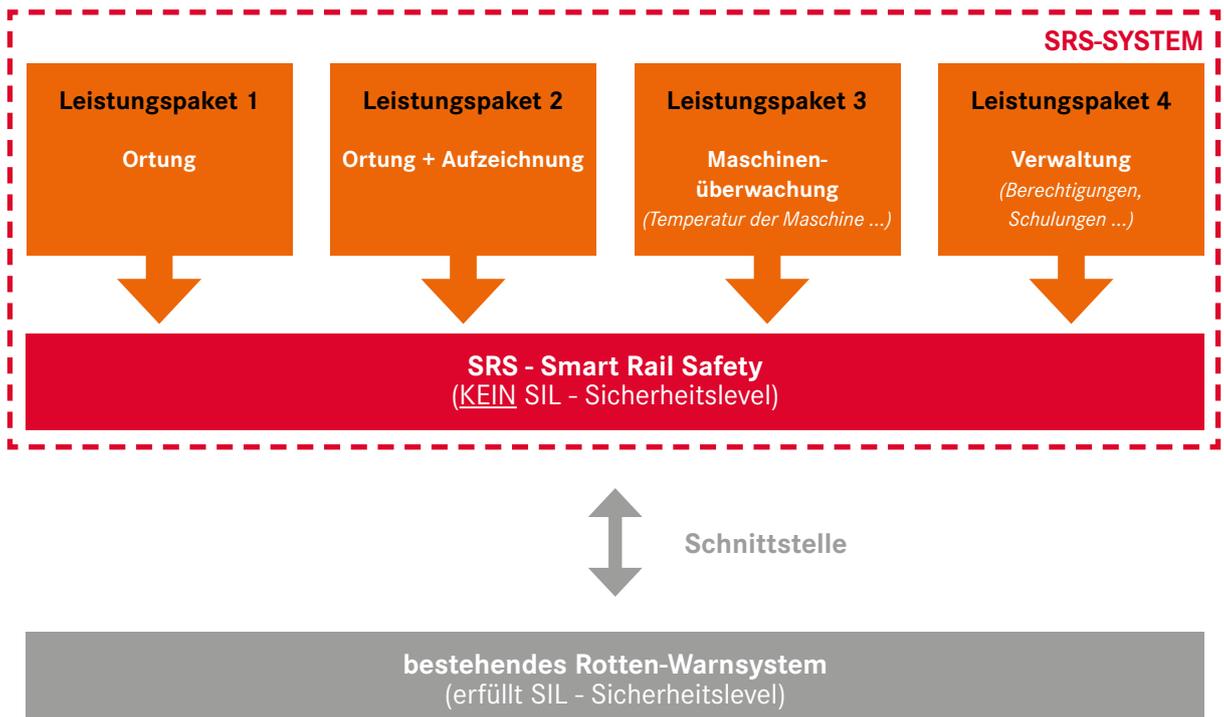
Individualität ist auch bei der Markteinführung Trumpf: Der Kunde wird die Möglichkeit haben, aus verschiedenen Leistungspaketen sein individuelles System zusammenzustellen.

Stark bei der Rottenverstärkung

Auch das beste Sicherheitssystem funktioniert nur dann fehlerlos, wenn es perfekt bedient wird. Auch hierfür ist die Sersa in der Schweiz gerüstet: Massgeschneiderte Konzepte für sicherheitstechnische Bedürfnisse im und am Gleis sowie speziell geschulte Sicherheitswärter sorgen für den reibungsfreien Ablauf der Gleisbaustellen.

KONTAKT

Matthias Frick
Leiter Produkte und Innovation
Rhomberg Sersa Rail Group
T +43 5574 403-5164
E-Mail: matthias.frick@rhomberg-sersa.com





Die Zukunft der Projektkommunikation

// BahnWege-Seminare in den sozialen Medien unterwegs

Soziale Medien werden in Zukunft vor allem bei kommunalen Verkehrsunternehmen für den Austausch mit ihren Zielgruppen immens wichtig werden – die BahnWege-Seminare gehen voran.

Bei der Planung, Genehmigung und beim Bau der innerstädtischen Infrastruktur entstehen durch den Einsatz von Facebook, Twitter und Co. neue Wege der Kommunikation mit Bürgern, Kunden und insbesondere mit Anwohnern: Stakeholder können gezielt kontaktiert, Entscheidungen transparent gemacht und die Akzeptanz dadurch immens gesteigert werden. Trotz vielversprechender und erfolgreicher Leuchtturmprojekte in diesem Bereich: Es gibt noch Nachholbedarf! Anstatt zu theoretisieren, haben sich die Verantwortlichen der BahnWege-Seminare daher dazu entschlossen, direkt selbst in die Praxis zu gehen, genauer: in die sozialen Medien. Dreh- und Angelpunkt ist der interaktive Blog unter <http://bahnwege-seminare.de/newsblog>. Darauf werden einerseits kurze Auszüge aus den Seminarinhalten bzw. Ausbildungsveranstaltungen gepostet. Andererseits möchten die Verantwortlichen Feedback sammeln oder Anregungen für neue Angebote bekommen.



Die beliebten Veranstaltungen der BahnWege-Seminare werden mit dem Blog ins Netz verlängert.

Taktgeber bei der Instandhaltung

// Sersa geht mit Interoperabilität voran

”

Unser IHM ist bereit, die Zukunft zu meistern.

“



Robert Kumpusch
Geschäftsführer
Sersa Maschineller
Gleisbau

Sein Instandhaltungsmanagement startete das Unternehmen der Rhomberg Sersa Rail Group 2015 mit dem Projekt „VPI“, welches im Mai 2016 mit zwei zertifizierten Standorten, Weinfelden für die Ostschweiz und Lonay für die Westschweiz, erfolgreich abgeschlossen wurde. Und der nächste Quantensprung steht schon vor der Tür. Denn um das Gesamtsystem Bahn schlank zu halten und das Ziel „Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs“ weiter fest im Blick zu behalten, setzt die Sersa auf innovative Prozessvereinfachungen. Dazu beteiligt sie sich bereits heute an einem Pilotprojekt für die digitalisierte Auftragsabwicklung, das eine Win-win-Lösung für alle beteiligten Anbieter werden wird. „Das Instandhaltungsmanagement ist mit seinen Zertifizierungen und der gewachsenen kundenorientierten Flexibilität auf dem Stand der Dinge und bereit, die Zukunft zu meistern“, erklärt dazu Robert Kumpusch, Geschäftsführer Sersa Maschineller Gleisbau und Leiter Logistik.



In der Instandhaltungswerkstatt Lonay/VD wird gerade ein Niederflur-Spezialgüterwagen revisioniert.

FACT BOX

Um im internationalen Verkehr ein vergleichbares Qualitätsniveau bieten zu können, hat sich bei der Instandhaltung der Leitfaden nach dem VPI-Verband durchgesetzt. Dieser hat sich damit zum Know-how-Taktgeber entwickelt.

Die Ziele des VPI-Verbandes:

- Verbesserte Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr
- Freizügiger Einsatz privater Güterwagen national und international
- Wettbewerbsfähigkeit der Schiene
- Ausgewogene Sicherheits- und Umweltpolitik im Eisenbahnwesen
- Entbürokratisierung der staatlichen Eisenbahnverwaltung

Zuwachs im Maschinenpark

// Neue Hochleistungsmaschinen bei JumboTec und Bahnbau Wels

Aus Gründen der Nachhaltigkeit und der Wirtschaftlichkeit ist es im maschinellen Gleisbau besonders wichtig, am Puls der Zeit zu bleiben. Technische Neuerungen bei den Gleisbaumaschinen entlasten die Umwelt und bringen klare wirtschaftliche Vorteile für Kunden und Betreiber. Daher haben die Bahnbau Wels GmbH (BBW) und die JumboTec GmbH erneut in ihre Maschinenparks investiert. Gleichzeitig setzt die BBW-Gruppe mit den Entscheidungen ihre Strategie der Digitalisierung weiter fort.

Seit Anfang Juni 2017 ist ein neues Schotterbewirtschaftungssystem BDS 2000-4 im gewohnten blau-gelben BBW-Design im Einsatz. BBW setzt seit Jahren auf diesen Maschinentyp der Premiumklasse. Er ermöglicht es, nicht genutzte Schotterressourcen effizient umzulagern: Der überschüssige Gleisschotter wird maschinell aufgenommen, in einem integrierten Silo zwischengelagert und an gewünschter Stelle wieder gezielt eingebracht.

Bei der JumboTec sind es sogar zwei Neuzugänge: Seit Mai sind eine kontinuierlich arbeitende Gleis- und Weichenstopfmaschine Unimat 09-4x4/4S Dynamic und eine Universalschotterplaniermaschine USP 2000 C2 im Einsatz. „Wir leisten mit den modernen Hochleistungsmaschinen einen Beitrag zur Entwicklung der ökologisch-sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit. Unsere Kunden profitieren von der hohen Qualität der Arbeit sowie von der Leistungsfähigkeit des Durcharbeitungszuges“, freut sich Matthias Giel, Prokurist und Leiter Gleisbaumaschinen der JumboTec GmbH.

Eine der Schlüsselressourcen sind in beiden Unternehmen aber nach wie vor die Mitarbeiter. Denn mit ihrem Know-how und Engagement garantieren sie die erfolgreiche Einführung der neuen Maschinen.



Das neue Schotterbewirtschaftungssystem BDS 2000-4 der BBW.



v. l. n. r: Matthias Giel (Leiter Abteilung Gleisbaumaschinen), Maschinenbesetzung des Komplexes Unimat 09-4x4/4 S Dynamic und USP 2000-C2 Volker Garbe, Ronny Spichalla, Uwe Dietrich, Marcel Matschke, Lutz Wehner, Mirko Berghammer (operative Instandhaltung)



Die neue Gleis- und Weichenstopfmaschine Unimat 09-4x4/4 S Dynamic der JumboTec

Schotterreinigung für Canadian National Railway

// Sersa Total Track sichert sich interessante Aufträge

Wie bereits im vergangenen Jahr konnte sich die Sersa Total Track (STT) erfolgreich für die Schotterreinigung in Kanada positionieren. Der derzeitige Auftrag mit der Canadian National Railway (CNR) beinhaltet 50 Schichten mit der Option auf weitere 30 Schichten. Die Arbeiten werden überwiegend in den kanadischen Provinzen British Columbia und Alberta durchgeführt.

Pünktlich am 28.03.2017 begann das Schotterreinigungsprogramm der CNR auf der Ashcroft Subdivision. Zuvor war der Plasser & Theurer RM80 UHR innerhalb von 10 Tagen über eine Streckenlänge von über 4 600 Kilometer vom Heimatstützpunkt in Brockville, Ontario, nach Ashcroft, British Columbia, gefahren worden. Dieser Transfer war extrem anstrengend für die Mannschaft und die Maschine, die in mehreren Zugverbänden von bis zu 3,5 Kilometern Länge transportiert wurde.

Vor Ort hat sich die Schotterreinigung von Beginn an als sehr zuverlässig erwiesen. Die Mannschaft der STT unter der Leitung von Arthur Vandodewaard erzielt derzeit eine Leistung von über 850 Fuss (260 Meter) pro Stunde. Diese hohe Leistung, gepaart mit der hohen Zuverlässigkeit der

Maschine, sorgt für volle Zufriedenheit beim Auftraggeber. Die Arbeiten werden derzeit an den Ufern des Thomson River und des Fraser River durchgeführt, was extreme Anforderungen an die Maschinenbediener stellt. Die teilweise mehrere hundert Meter tiefen Steilhänge sowie das permanente Risiko von Steinschlägen bergen extreme Gefahren für die Mannschaft.

Die Sperrpausen auf der vielbefahrenen Ashcroft Subdivision betragen bis zu 5 Stunden pro Tag. Die Crew arbeitet in einem 10/4-Zyklus. Insgesamt sind 21 Schichten auf der Ashcroft Subdivision, 20 Schichten auf der Edson Subdivision (zwischen Edmonton und Jasper) sowie 10 Schichten auf der Albreda Subdivision (zwischen Prince George und Kamloops) geplant.

Neben CNR hat auch die Canadian Pacific Railway (CPR) Interesse an einer Schotterreinigung durch STT in British Columbia angemeldet. Das Programm soll im August dieses Jahres starten und über 12 Schichten bis in den September gehen. Es ist vorgesehen, auf der Mountain Subdivision bei Golden, British Columbia, zu arbeiten.



Zuverlässig im unzugänglichen kanadischen Schienennetz: die RM80 UHR bei der Arbeit.



All-in-one: Die B66U-6 schafft Einmessen, Stopfen, Verdichten und Planieren in einem Arbeitsgang.

Mensch und Maschine

// Die Digitalisierung hält verstärkt auch in den Gleisbaumaschinen Einzug. Ohne geschultes Personal bringt das aber nichts.

„Das ist eine für alles“, beschreibt Matthias Manhart, Entwicklungsleiter der Sersa Schweiz, stolz die neueste Maschine in der Flotte der Sersa Maschinerie Gleisbau AG: die B66U-6, eine absolute Innovation auf dem Schweizer Markt. Das 115-Tonnen-Ungetüm ist die erste Gleisbauschiene der Sersa, die das Einmessen, Stopfen, Verdichten und Planieren neuer Schottergleise in einem Arbeitsgang vereint. Und: Sie läutet eine neue Stufe in der Digitalisierung des Gleisunterhalts ein.

„Im Vergleich zu seinen Vorgängern hat unser 37-Meter-Koloss einen Quantensprung an Technik und Software in seinem Inneren“, scherzt Matthias Manhart. So stünden beispielsweise sämtliche Elektroschemata und Bedienungsanleitungen für Motoren und Gerät digital zur Verfügung. „Das waren in der Vergangenheit schon mal 1 200 Seiten Schaltpläne oder 800 Seiten Bedienungsanleitung nur für einen Motor“, erinnert er sich. „Das fällt alles weg und ist topaktuell jederzeit abrufbar.“ Auch in der Arbeitskabine

des Stopfers ist jetzt deutlich mehr Platz, da die bisherigen sperrigen, schwarzen Kästen einem schmalen Monitor mit Touchscreen gewichen sind. Hinzu kommt die allgemeine Entwicklung in der Branche. So sind mittlerweile, zumindest bei den SBB, alle Gleisdaten digital gespeichert. Maschinenführer müssen sich diese vor der Schicht nur mehr downloaden und sind sofort im Bilde.

Doch trotz aller Technik und aller elektronischer Feinheiten: „Der Mensch macht's“, wie es der Entwicklungsleiter auf den Punkt bringt: „Ohne unsere bestens geschulten, top-ausgebildeten und hochmotivierten Kollegen wären die Maschinen nichts wert.“ So muss der Maschinist beim Stopfen genau darauf achten, welche Unregelmässigkeiten oder Hindernisse am Gleisstrang stehen. „Das kann keine Maschine“, ist sich Matthias Manhart sicher. „Sensoren und Software sehen stattdessen in jedem Grashalm ein unüberwindliches Hindernis und brechen den gesamten Arbeitsprozess ab.“ Den Sersa-Mitarbeitern passiert das nicht.

„
Das ist eine
für alles.“



Matthias Manhart
Leiter
Rhomborg Sersa Technologie

Spezialisten für Feste Fahrbahn

// Rhomberg Sersa Rail Group bietet das komplette Leistungspaket

Hohes Zugaufkommen, hohe Streckenverfügbarkeitszeiten, geringe Instandhaltungskosten und eine möglichst lange Lebensdauer – es gibt gute Gründe, die für den Einsatz von Fester Fahrbahn (FF) in der Eisenbahninfrastruktur sprechen. Noch mehr sind es, die für die Auftragsvergabe an die Rhomberg Sersa sprechen: Der schweizerisch-österreichische Komplettanbieter Bahntechnik ist renommierter Spezialist auf diesem Gebiet und verfügt über Erfahrung mit Systemen wie Rheda 2000, Rheda City, GETRAC, Low Vibration Track (LVT) und ÖBB-PORR (Slab Track Austria) sowie Fahrbahnsystemen mit Direktbefestigungen, wie z. B. Vossloh, Delkor, Pantrol und Plinth-Systemen.

Zum Einsatz kommen Lösungen wie der schienengebundene Betonzug und Richtsysteme. Zudem bietet die Gruppe mit IVES eine eigene Feste-Fahrbahn-Technologie sowie mit V-TRAS optimale Lösungen in der Übergangskonstruktion von Fester Fahrbahn bzw. Brücken zu Schotterbau an.

KONTAKT

Philipp Nachbaur
Rhomberg Sersa Rail Group
T +43 5574 403-5246
E-Mail: philipp.nachbaur@rhombergrail.com

Langlebig saniert

// Rhomberg Sersa erneuert Feste Fahrbahn im Heitersbergtunnel

Der schotterlose Oberbau punktet vor allem mit Belastbarkeit und einem langen Leben. Dennoch muss auch er irgendwann einmal saniert werden. Im Schweizer Heitersbergtunnel war das nach rund 40 Jahren der Fall: Die Feste Fahrbahn auf einer der Hauptschlagadern des SBB Schienennetzes mit höchster Zugfrequenz und Priorität hatte das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Den Auftrag – Umbau von vier Weichen in Fester Fahrbahn und zwei Schottergleisab-

schnitten im direkten Tunnel-Anschlussbereich – sicherte sich die Rhomberg Sersa Rail Group. Zusätzlich wurde die Gruppe mit der Abwicklung und Koordination der Logistik und Sicherheit beauftragt. Und nicht zuletzt stammen auch die Schienenschweissungen, die gesamten Vermessungstätigkeiten, die dazu benötigte Technologie und die Richtsysteme aus dem Hause Rhomberg Sersa.





FF zum Vierten: Einbau der Festen Fahrbahn in Gospel Oak.

Hoch hinaus dank flachem Profil

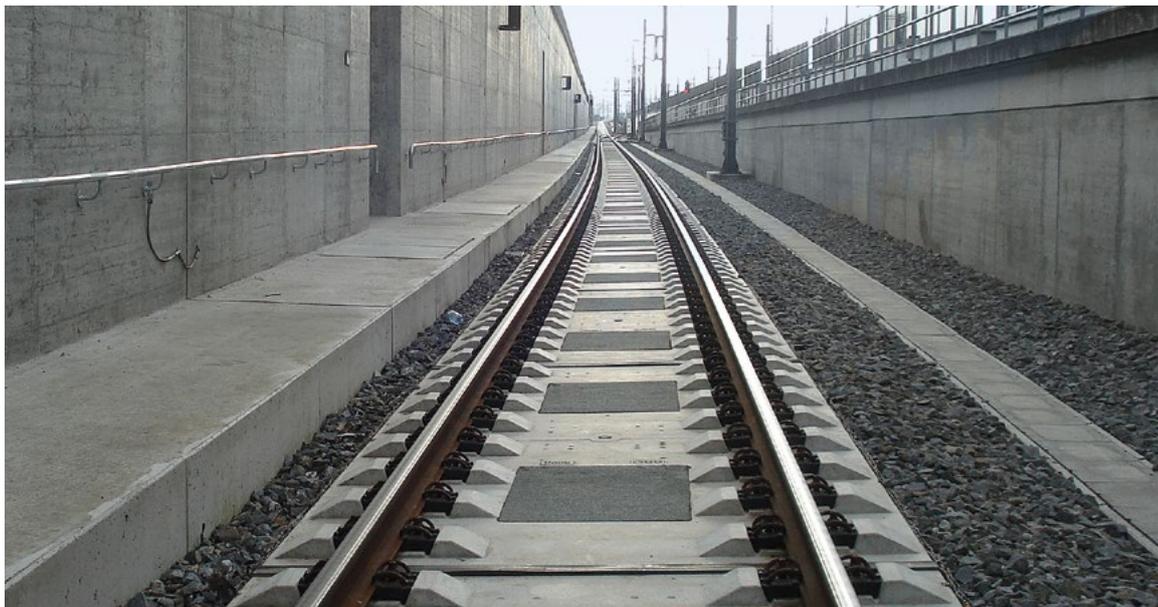
// Rhomberg Sersa kann Gleise dank Fester Fahrbahn unter Brücken hindurchführen

Von Mitte Juli bis Mitte Oktober 2016 modernisierte die Rhomberg Sersa UK in ARGE mit der Rhomberg Bahntechnik GmbH in London Teile der Network Rail Linie Gospel Oak to Barking. Nach den Projekten in Ashfordby, Winchburgh und „Queen Street“ war das bereits die vierte FF-Baustelle in Grossbritannien.

Die gesamte Linie verläuft in einem Einschnitt, welcher von zahlreichen Brücken gekreuzt wird. Aufgrund der Elektrifizierung der Linie musste die Gleislage abgesenkt werden,

um unter den Brücken ausreichend Platz für die Oberleitung zu schaffen. Daher wurde der Schotteroberbau gegen die Feste Fahrbahn ausgetauscht. In mehreren Bauphasen wurden so insgesamt 1 600 Meter Feste Fahrbahn des Systems ÖBB-PORR (Slab Track Austria) verlegt, die sich auf insgesamt drei Abschnitte mit jeweils circa 270 Meter Doppelgleis aufteilen. Zum Übergang auf die jeweils anschließende Schotterfahrbahn wurden zusätzlich 12 V-TRAS Übergangsmodule eingebaut.

Ein Ergebnis, das sich sehen lassen kann: Feste Fahrbahn am Knoten Rohr in St. Pölten, Österreich.



Rückkehr an alte Wirkungsstätte

// Rhomberg Bahntechnik und BBW verbauen am Knoten Rohr Feste Fahrbahn in höchster Qualität – zum zweiten Mal

Für die neuralgischsten Punkte der Güterzugumfahrung Knoten Rohr wurde, ebenso wie für die beiden Weichen, Feste Fahrbahn im System ÖBB-PORR (Slab Track Austria) verwendet. Für die ausführenden Unternehmen der Rhomberg Sersa Rail Group war es eine erfreuliche Rückkehr an eine alte Wirkungsstätte: Bereits 2004 hatten Rhomberg und Bahnbau Wels hier Feste Fahrbahn für die erste Ausbaustufe eingebaut – „nach wie vor in bester Qualität und in einem Top-Zustand“, freut sich Projektleiter Werner Fahrnberger.

Besondere Erschwernis beim aktuellen Auftrag war die Tatsache, dass in Fester Fahrbahn sowohl die Weichen als auch die Hälfte der Strecke rückschreitend in einer eingleisigen Sackgasse eingebaut werden mussten. Speziell die ÖBB-PORR-Gleistragplatte stellte die Baustellenlogistik aufgrund ihrer Abmessungen und ihres Gewichtes vor eine spannende Herausforderung. Für den Antransport der Weichenteile musste wegen der beengten Platz-

verhältnisse vor Ort auf möglichst kleinteilige Einzelteile zugegriffen werden, anstatt, wie sonst üblich, die Weichen in möglichst grossen, vormontierten Weichenteilen mittels WTW Weichentransport-Wagen anzuliefern. Allerdings war es möglich, die langen Schienen-Weichenteile mittels Bahnwagen vorab in die Örtlichkeit einzubringen. Die Einzel-Weichenschwellen mussten zu einem späteren Zeitpunkt strassengebunden transportiert werden.

Die Feste Fahrbahn in Form von GTP-Gleistragplatten mit 5,16 Meter auf 2,40 Meter und einem Gewicht von 5,125 Tonnen je Platte wurde in den eingleisigen Bereichen mit Pumpleitungen untergossen. Die begleitenden Randwege wurden im Nachgang vom Gleis aus hergestellt. Der eher als empfindlich geltende SCC-Beton wurde in den Wintermonaten in den Tunneln gelegt, so dass quasi nahtlos gebaut werden konnte. Entsprechend wurde der Abschnitt Ende April termingerecht und zur Zufriedenheit aller an den Bauherren übergeben.



Von Mitte Juli bis Mitte Oktober 2016 wurden 1 600 Meter Betontragplatten und Feste Fahrbahn im System ÖBB/Porr sowie 12 V-TRAS-Module eingebaut.

Ab in die Röhre

// Feste Fahrbahn im Tunnel: Herausforderung für die Logistik

Die besondere Herausforderung beim Einbau der Fests-ten Fahrbahn im zweigleisigen Tunnel direkt hinter dem Bahnhof „Queen Street“ in Glasgow lag darin, dass die gesamte Materiallogistik nur schienengebunden erfolgen konnte und – da es sich um einen Kopfbahnhof handelt – auch nur über ein Portal. Dies machte eine Zwischenlagerung der Platten notwendig.

Die Betonlogistik erfolgte mittels eines 2-Wege-Mischers, der mit Hilfe von Betonpumpen an den Portalen und über zwei Schächte im Tunnel befüllt wurde.

Zusätzlich anspruchsvoll war es, während der Vollsperrungen die Traktionsmittel und die Gleisbelegung perfekt mit den beteiligten Unternehmen zu koordinieren. Denn auch die gesamte Logistik für die zeitgleiche Erneuerung der Bahnsteige in Schottlands drittgrösstem Bahnhof erfolgte durch die Baustelle.

Der Auftrag wurde von der Rhomberg Sersa UK und der Rhomberg Bahntechnik in ARGE ausgeführt. Die Crew setzte sich aus Engländern und Bahntechnik-Mitarbeitern aus der Schweiz und Österreich zusammen, Unterstützung in den Bereichen Planung V-TRAS, Vermessung und Ausführung gab es von Mitarbeitern der RTE. Nach den Projekten in Ash-

fordby und Winchburgh wurden wieder zwei V-TRAS-Module eingebaut – ein grosser Erfolg für die Einführung der Gruppenentwicklung im englischen Markt. Für das Einrichten der Weichen kam RhoSAS zum Einsatz.



Die Betonlogistik war eine der Herausforderungen, dank der kompetenten Kollegen ging aber alles glatt.



Aufbauhilfe in Australien

// Rhomberg Rail Australia verhilft der Festen Fahrbahn „down under“ zum Durchbruch

Rhomberg Rail Australia macht 2017 einen grossen Schritt in Bezug auf Einbau von Feste-Fahrbahn-Systemen im australischen Markt. Zum einen ist das Unternehmen der Rhomberg Sersa Rail Group mit dem Einrichten der FF-Gleise in Australiens längstem Eisenbahntunnel in Sydney beauftragt worden. Zum anderen baut es IVES und V-TRAS im Hunter Valley – und damit in einem der längsten Gleisnetze an Australiens Ostküste – ein.

Northwest Rail Link

In Australien wurde Feste Fahrbahn bislang – wenn überhaupt – nur auf kurze Abschnitte beschränkt. Erfahrungswerte und Kompetenzen beschränken sich bei lokalen Gleisbaufirmen daher auf ein Minimum. Als es darum ging, im Nordosten des riesigen Kontinents ein Feste-Fahrbahn-System einzurichten, konnte Rhomberg Rail mit genau diesen Erfahrungswerten und Kompetenzen punkten. Ein Monoblock-Schwellensystem mit Grundplatte von Delkor und E-Clip-Befestigung von Pandrol wurden installiert. Sie wurden mit den

selbst entwickelten und patentierten Systemen RhoPPS, RhoFAS, Hergie und DigiBAR angepasst, die durchwegs einen starken Eindruck beim Kunden hinterliessen. Die Systeme wurden durch die RTE und den Bauhof Dornbirn entsprechend modifiziert, Details zur Einbaumethode wurden während der Angebotsphase und Arbeitsvorbereitung mit Kollegen aus der Bahntechnik diskutiert. Seit Mai sind drei Bautrupps am Projekt beschäftigt, die vermessungstechnische Unterstützung vor Ort kommt von der RTE.



FF down under – down under Sydney: Impressionen ...

Hunter Valley

Die Aufgabe: Einbau von IVES und V-TRAS in einem der längsten Gleisnetze an Australiens Ostküste. Konkret soll für den langjährigen Kunden ARTC (Australian Rail Track Corporation) ein FF-System mit bis zu 30 Tonnen Achslast in Sperrpausen zwischen 62 und 96 Stunden auf der hochbelasteten Güterverkehrsstrecke eingebaut werden. Hintergrund ist, dass die ARTC an speziellen Orten in ihrem Gleisnetz Gleiswaagen installiert hat, die die Achslasten der vollbeladenen Kohlezüge unter Geschwindigkeiten von bis zu 65 km/h messen. Momentan sind die Gleiswaagen im Schotteroberbau ausgeführt und verlangen aufwendige Unterhaltsarbeiten, da nur ein sehr ruhig laufender und ruckfreier Waggon richtig gewogen werden kann. Eine FF-Installation ist daher angedacht, um einen Teil des Schotteroberbaus

auszutauschen und mit einer unterhaltsarmen FF auszustatten, die zudem einen sehr ruhigen und gleichmässigen Fahrzeugverlauf bietet. Die Lösung: Mit Rücksicht auf die kurzen Einbaufenster hat sich der Kunde für das Rhomberg-System IVES und die Übergangsmodule von V-TRAS entschieden. Allerdings sind diese Systeme bislang nur unter europäischen Lastannahmen zugelassen. Daher wurden sie in einem ersten Schritt für die australischen Anforderungen modifiziert, aktuell läuft die Typenzulassung. Um den Einbau aber jetzt schon optimal vorbereiten zu können, haben die australischen Kollegen ein Dreiecksmodell für die Kommunikation zwischen Österreich, England und Australien eingerichtet. Dadurch können so viel Wissen und Erfahrungswerte wie möglich in das Projekt einfließen.



... vom Einbau der Festen Fahrbahn im längsten Eisenbahntunnel Australiens.

Feste Fahrbahn im Winter

// Hohenthurm/Halle: Rhomberg Sersa Rail Group meistert Herausforderung

Die Ausführung von 4 700 Metern zweigleisiger Oberbauerneuerung in Fester Fahrbahn im System Getrac A3 in Hohenthurm bei Halle an der Saale war eine Herausforderung: Eine Bauzeit von 111 Tagen, durchwegs in Tag- und Nachtschicht, um eine bestehende Strecke in den Wintermonaten und unter starkem zeitlichen Druck abzuwickeln, das erlebt man nicht

alle Tage. Von dem straffen Zeitplan und den Unwägbarkeiten der Witterung liessen sich die Kollegen von Rhomberg Bahntechnik, Jumbotec, RS Gleisbau und Sersa sowie die des ARGE-Partners GP Günter Papenburg aber nicht eiskalt erwischen.

Zwar mussten die bauvertraglichen Witterungsreserven – 28 Tage zwischen +/-5° C und 14 Tage unter -5° C

– allesamt aufgebraucht werden, aber mit ein wenig Glück und sehr hohem Einsatz des gesamten Teams meisterte die Rhomberg Sersa den Auftrag termingerecht. Entsprechend warm fielen die Dankesworte vom Auftraggeber aus: „Flexibilität und Lösungsorientierung“ bescheinigte die DB-Projektleitung den Verantwortlichen.



Nach einem „heissen Winter“ verkehren die Bahnen jetzt auf Fester Fahrbahn.



Flexibel und lösungsorientiert hat Rhomberg Sersa die neuen Gleise in Hohenthurm eingebaut.

Erfolg in Serie

// Mit der „Grail1“ hat die Rhomberg Sersa Canada das perfekte Schienenschleifangebot für Nordamerika aufgebaut

Mit der idealen Maschine und einem kontinuierlichen Wertschöpfungsprogramm überzeugt die kanadische Tochter der Rhomberg Sersa Rail Group zurzeit die Kundschaft im heimischen Markt. Herzstück des Angebots ist eine kleine, spezialisierte Schienenschleifmaschine mit dem Spitznamen „Grail1“, die in Deutschland hergestellt wurde. Mit ihrer geringen Grösse und ihrem schlanken Profil ist sie die perfekte Maschine, um leichte Schleifarbeiten an U-Bahnen und Stadtbahnen auszuführen. Im Umfeld von „Grail1“ haben die stolzen Besitzer ein kontinuierliches Wertschöpfungsprogramm aufgebaut: 2016 wurde ein 40-Fuss-Se-container angeschafft und für die Lagerung und den Trans-

port der Ausrüstung und der Maschine modifiziert. Zudem wurde der Container mit einer voll funktionsfähigen Werkstatt für Reparatur und Wartung der Schleifmaschine nach den Schichten ausgestattet. Im Februar 2017 wurden vier verantwortliche Mitarbeiter der kanadischen Niederlassung auf eine intensive einwöchige Spezialschulung direkt beim Hersteller geschickt, um mit der Maschine wahrhaft weltbeste Ergebnisse zu erzielen. Das vorläufige Fazit: Rhomberg Sersa Canada unterstützt mit seinem speziellen Schienenschleifgeschäft nun zahlreiche zufriedene Kunden von der Toronto Transit Commission (TTC) Streetcar Way bis zur OC Transpo, der Pendlerbahn von Ottawa.



Die „Grail1“ ist dank ihrer geringen Grösse und des schlanken Profils die ideale Schleifmaschine für U- und Stadtbahnen.



Jahrelange Partnerschaft

// Stern & Hafferl setzt auf Leistungen der BBW-Gruppe



Die Universale Bau – ein kompetenter Partner im gewerblichen Gleisbau

Kundentreue muss man sich verdienen. Umso schöner, wenn daraus eine starke Partnerschaft über Jahrzehnte erwächst. Seit Ende der Neunzigerjahre führt die Universale Bau Bauleistungen für die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H. aus. Aktuell konnte sich das Tochterunternehmen der Bahnbau Wels GmbH einen mehrjährigen Rahmenvertrag mit dem Privatbahnbetreiber sichern.

Dieser umfasst Gleisbauarbeiten wie die Herstellung von Gleisen mit Y-Stahl-, Beton- und Holzschwellengleisen, den Weicheneinbau, die Schotterbettreinigung und Stopfarbeiten sowie Unterbau- und Kabelbauarbeiten. Schon in den vergangenen Jahrzehnten hat die Universale für ihren Kunden neben Unterbausanierungen von Bahnanlagen auch Bahnsteige, Bahndurchlässe oder Oberleitungsfundamente hergestellt und Stahlbetonarbeiten für Stützmauern ausgeführt. Bauvorhaben wie die Errichtung der Bahnhofstabelle in Hitzing und Unterbausanierungen im Bereich der Linzer Lokalbahn sowie die Gleisneulage mit Y-Stahlschwellen bei der Traunseebahn in Gmunden stehen von Juli bis August 2017 auf dem Einsatzplan des Gleisbauunternehmens.

Übrigens: Auch die Bahnbau Wels GmbH führt seit Jahrzehnten für den Privatbahnbetreiber mit ihren Hochleistungsmaschinen maschinelle Gleisbauarbeiten, vorwiegend Stopfarbeiten, im Normalspurstreckennetz durch!

Ein spannendes Projekt

// Rhomberg Bahntechnik baut Mittelspannungsanlagen im Hauptbahnhof Düsseldorf um – im laufenden Betrieb

Im Zuge der technischen Umbaumaßnahmen am Düsseldorfer Hauptbahnhof hat die DB Energie GmbH die Rhomberg Bahntechnik beauftragt, drei Mittelspannungsanlagen der Firma Driescher (SF6) und Siemens Fernwirkanlagen (60V) zu erneuern.

„Die Besonderheit dieses Auftrags besteht darin, dass der Austausch der Anlagen und Trafos während des laufenden Betriebes stattfinden muss“, erläutert Kai Ziegler, Geschäftsführer der Rhomberg Bahntechnik in Essen. Und der hat es in einem der Drehkreuze des Nah- und Fernverkehrs Nordrhein-Westfalens in sich: Rund 250 000 Passagiere verkehren täglich am Hauptbahnhof der Landeshauptstadt. „Das bedeutet, dass wir zu jeder Zeit eine unterbrechungsfreie Spannungsversorgung des Bahnhofs gewährleisten müssen“, führt Kai Ziegler aus. „Hierfür haben wir in Abstimmung mit der DB Energie, der Bauüberwachung und dem Energieversorger ein spezielles Umschaltkonzept entwickelt.“ Hinzu kommt, dass die Anlagenteile zum Teil ein Gewicht von über 1 500



Angekommen: Die neuen Trafos am Hauptbahnhof Düsseldorf.

Kilogramm haben und Abmessungen, die das Erstellen von Mauerdurchbrüchen, das Versetzen sowie Verbreitern von Türen, Durchgängen und Treppen erforderlich machen. Teilweise müssen Anlagenteile zerlegt und vor Ort wieder zusammengebaut werden, da die Platzverhältnisse im Bahnhof sehr beengt sind. „Die Rahmenbedingungen stellen hohe Anforderungen an die Qualität und die Fachkompetenz der eingesetzten Monteure, der Logistik und der Sicherheitsmaßnahmen“, fasst der Bahntechnikchef zusammen.

Ein Vorteil ist sicherlich, dass das Unternehmen der Rhomberg Sersa Rail Group mit dem Neubau der Beleuchtungsanlagen in der dortigen U-Bahn-Station parallel ein zweites Projekt im Düsseldorfer Hauptbahnhof abwickelt. „Hier werden wir Synergien nutzen und in der Ausführung sehr flexibel agieren können“, verspricht Kai Ziegler. So wird sich der Kunde nach Abschluss Mitte 2018 nicht nur über neue, voll funktionsfähige Beleuchtungsanlagen freuen können, sondern auch über eine Kostenersparnis.

„Hier werden wir Synergien nutzen und in der Ausführung sehr flexibel agieren können.“

“



Kai Ziegler
Geschäftsführer
Rhomberg Bahntechnik Essen



Von innen heraus

// Im Albulatunnel hat die Rhomberg Bahntechnik auf engstem Raum einen Tunnelvortrieb bewerkstelligt

”

Oft haben wir mit den Baggern, Maschinen und dem Abbruch unsere eigene Art ‚Tetris‘ gespielt.

“



Thomas Mäser
Bauleiter

Die Kollegen wussten, worauf sie sich einliessen: Schon beim Bau der ersten Albula-Tunnelröhre Anfang des 20. Jahrhunderts standen die beauftragten Unternehmen vor der Schwierigkeit, den Tunnel rund 20 Meter durch blanken Sand treiben zu müssen. Als der Auftrag für die zweite Röhre ausgeschrieben wurde, war der „Sand im Getriebe“ daher bekannt. Und er wurde durch das Einfrieren der betroffenen Schicht bravourös gemeistert.

„Die Herausforderung für uns war aber eine ganz andere“, erinnert sich Thomas Mäser, Projektleiter bei Rhomberg

Bahntechnik. „Denn wir haben den ersten Tunnelvortrieb vorgenommen, allerdings nicht von aussen, sondern rund 1 300 Meter im Berginneren.“ Entsprechend aufwendig waren die Logistik – die Arbeiter beispielsweise sind den guten Kilometer zur Arbeitsstätte marschiert – und auch die Organisation der Baustelle. „Oft haben wir mit unseren Baggern, Maschinen und dem Abbruch in der Kaverne, von der aus wir operiert haben, unsere eigene Art ‚Tetris‘ gespielt“, scherzt Thomas Mäser. Mit Erfolg. Alle Spielreihen wurden korrekt angeordnet, so dass am Ende alles frei war.

Das Sersa-Logo über Sachsen

// **Bahnbau-Spezialist hält das Schienennetz des ostdeutschen Freistaats verlässlich fit**

Allein in den vergangenen fünf Jahren war die Sersa in Sachsen auf über 20 Baustellen federführend aktiv. Mehr als 80 Kilometer Gleis und knapp 150 Weichen sind neu aufgebaut, umgebaut, gereinigt und instand gehalten worden – auf Fernstrecken und in Bahnhöfen genauso wie für Strassenbahnen, im Auftrag der Deutschen Bahn ebenso wie für Privatbahnen wie die Weisseritztalbahn, die Dresdner oder die Leipziger Verkehrsbetriebe.

Insgesamt zeichnet das Unternehmen damit für einen beachtlichen Teil an gleisbauspezifischen Projekten im Freistaat verantwortlich.

So ist es unausweichlich, dass das Logo der Sersa immer wieder auch im innerstädtischen Bereich der Städte Dres-

den oder Leipzig zu finden ist. Die Projekte sind dabei stets hoch anspruchsvoll, nicht zuletzt deshalb, weil sie einen engen Zeitplan verfolgen und im Fokus der Öffentlichkeit stehen. Künftig ist die Sersa auch bei weiteren Projekten dabei – u. a. auf der Ausbaustrecke Berlin–Dresden und bei der Sanierung der Augustusbrücke in Dresden.

„Verlässlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Qualität sind es, die unsere Kunden überzeugt haben, mit uns zusammenzuarbeiten“, erklärt dazu Georg Gabler, Geschäftsführer der Sersa in Deutschland. „Für uns ist eine partnerschaftliche und effektive Zusammenarbeit mit Kunden, Partnern und gruppeneigenen Gesellschaften seit jeher das Fundament eines erfolgreichen Projektes.“



Über 20 Baustellen in 5 Jahren: Die Maschinen der Sersa in Sachsen haben die Infrastruktur des Freistaats entscheidend geprägt.

Kollaboration im Weltkulturerbe

// Unternehmen der Rhomberg Sersa Rail Group haben gemeinschaftlich das Röhrenprofil des Gletscheras verbreitert

Am Ende erstrahlten sogar die beiden Tunnelportale wieder im alten Glanz, originalgetreu neu errichtet. Nur, dass ihr Querschnitt jetzt rund 20 % grösser ist. Wie übrigens im gesamten 334 Meter langen Tunnel. Denn das war der Auftrag, den Rhomberg Bahntechnik und die Sersa zusammen ausgeführt haben – unter anderem mit Vermessungstechnik der RTE, ebenfalls ein Tochterunternehmen der Gruppe. Ende 2016 hat die Rhätische Bahn ihr Bauwerk mängelfrei übergeben bekommen.







Rangierbahnhof aufs Gleis gesetzt

// RS Gleisbau modernisiert Zugbildungsanlage in Halle

Im Zuge des Grossprojekts „Deutsche Einheit Nr. 8“ sicherte sich die Rhomberg Sersa Rail Group über die RS Gleisbau einen weiteren spannenden Auftrag: die Modernisierung der Zugbildungsanlage Halle (Saale).

Konkret umfasste die Leistung den Rückbau von 35 000 Metern Gleis

sowie den Neubau von 38 000 Gleis Metern und von 102 Weichen. Grösste Herausforderung war die absolute Genauigkeit der Gleisendlage, die für den Auftraggeber DB Projektbau GmbH höchste Priorität hatte. Der Einbau modernster Rangiertechnik und die engen Gleismindestabstände machten das nötig. Die RS Gleisbau

setzte dazu auf eine stopfbegleitende Vermessung.

Die ZBA liegt im zentralen Stadtbereich der sachsen-anhaltinischen Metropole und damit auf der Schnittstelle vieler Eisenbahnstrecken. Durch die Modernisierung wurde der Knotenpunkt zu einem leistungsfähigen Rangierbahnhof umgebaut.

Endspurt

// Grossprojekt VDE 8.1 geht in den kommerziellen Betrieb.

Die Elektrifizierung eines der Vorzeigeprojekte im transeuropäischen Schienenverkehr ist auf der Zielgeraden: Der 107 Kilometer lange Streckenabschnitt des Verkehrsprojektes „Deutsche Einheit Nr. 8“ zwischen Ebensfeld und Erfurt befindet sich im Testbetrieb. Teilweise werden jetzt bereits Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h erreicht. Am 10. Dezember 2017 wird der kommerzielle Betrieb aufgenommen. Der Anteil der Rhomberg Bahntechnik daran kann sich sehen lassen: Die komplette Tunnelsicherheitsbeleuchtung und die Tunnelenergieversorgung in allen 22 Tunneln, die Netz-Ersatz-Anlagen (NEA) für die 6 ESTW und 17 GSM-R Stationen sowie die Weichenheizung 16,7 Hz stammen von hier.



Überzeugende Ausführung: Folgauftrag für Sersa BV

// Im „Waalhaven“ setzt die RET auf ein bewährtes Team.

Was im letzten Sommer bei der Metro-Remise in Rotterdam begann – im ersten Bauabschnitt wurden 13 Weichen, 400 Meter Gleis und 2 450 Tonnen Gleisschotter ausgetauscht – wird 2017 weitergeführt: Unter anderem stehen 17 Weichen, 200 Meter Gleis in Schotterbauweise, die Erneuerung des Schotterbettes und die technische Überholung der Stromschiene im Auftragsbuch. „Direkt nach dem erfolgreichen Abschluss einer Arbeit gleich wieder beauftragt zu werden, das ist für uns natürlich die höchste Form des Lobes“, freut sich Gerfried Thür, CEO International und Projekte bei der Rhomberg Sersa Rail Group.



”
Die höchste
Form des Lobes.



Gerfried Thür
CEO
International und Projekte

Rhomberg Sersa Rail Holding GmbH

info@rhomborg-sersa.com

www.rhomborg-sersa.com

Österreich

Mariahilfstrasse 29

6900 Bregenz

T +43 5574 403 0

Schweiz

Würzgrabenstrasse 5

8048 Zürich

T +41 43 322 23 00

