

Kran-Kraftakt für die Betonbauklötze

Bei laufendem Zugverkehr werden auf der Eisenbahnbrücke neue Überbauten montiert

OBERSTADT/GUSTAVS-BURG Seit April laufen die Modernisierungsarbeiten an dem 200 Meter langen Streckenabschnitt der Eisenbahnbrücke auf Gustavsburger Seite; nun konnte die Bahn damit beginnen, die neuen Überbauten auf die sanierten Brückenpfeiler zu setzen.

Von
Lars Fritsch

Und das ist gar nicht so leicht: 220 Tonnen wiegt ein solcher Überbau aus Spannbeton. Insgesamt 13 Stück von 17 Metern Länge werden mit einem 800 Tonnen Raupenkran erst angehoben und dann in Position gebracht. Millimeterarbeit, denn trotz der riesigen Ausmaße der Mega-Bauklötze haben die Bauarbeiter nur einen Spielraum von drei winzigen Zentimetern, um die einzelnen Überbauten passgenau aneinander zu setzen.

„Der Abstand ist nötig, da sich durch die ständige Belastung die Lage der Elemente verändert“, erklärt Vermessungsingenieur Thomas Buschmann die so genannten Dehnungsfugen. Seit Januar ist der 45-Jährige für die Vermessungen der Brücke zuständig, muss aber zugeben, dass dieses Projekt auch für ihn etwas ganz Neues ist. Drei bis vier Stunden dauert es bis zwölf Männer eines der neuen Brückenteile dorthin manövriert haben, wo es hingehört. Dabei rauschen in regelmäßigen Abständen noch Züge an den Arbeitern vorbei. „Das ist kein Problem. Die Sicherheit ist in jeder Hin-



Die neuen Brückenelemente werden von einem Kran bei laufendem Zugverkehr eingehoben.

Foto: hbz / Alexander Sell

sicht gewährleistet – sowohl für die Arbeiter als auch für die Passagiere“, betont Bauüberwacher Christian Luft. Dass die Baumaßnahme unter Aufrechterhaltung des Zugverkehrs durchgeführt wird, sei das Imposante daran. Dies sei auch für die Bahn ein wichtiger Punkt, verdeutlicht Bernd Honerkamp, der stellvertretende Bahn-Sprecher für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland.

„Wir können den Personenverkehr weitgehend in ge-

wohntem Maße beibehalten. Dass es ab und an mal zu Verspätungen kommt, lässt sich bei solch einem Eingriff jedoch nicht vermeiden“, so Honer-

Überbauten

■ Jeder Überbau wiegt 220 Tonnen. Insgesamt wurden 13 Betonüberbauten mit einer Länge von jeweils 17 Metern auf der Eisenbahnbrücke in Position gebracht.

kamp. Insgesamt 14 Züge habe die Bahn umgeleitet. Trotz Baustelle und eingleisigem Betrieb fahren statt wie bisher zwölf immerhin noch zehn Züge pro Stunde über die Brücke. Und die müssen sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 Stundenkilometer halten.

Zehn Millionen Euro verschlingt die Erneuerung der Vorlandbrücke. „Durch Belastung und Witterung waren die Pfeiler doch in die Jahre gekommen“, erläutert Bernd Ho-

nerkamp. Hinzu kommt noch die Erneuerung des Fuß- und Radweges über die Brücke. Bis Mittwoch will die Bahn diesen Teil der Bauarbeiten abgeschlossen haben. Ab November werden dann die neuen Gleise verlegt, bevor im nächsten Jahr die gleiche Maßnahme in Gleisrichtung Mainz beginnt. Danach wird die Vorlandbrücke laut Christian Luft wohl erst „in etwa 70 Jahren“ wieder eine Modernisierung nötig haben.