

Tonnen zentimetergenau bewegen

Sanierung der Eisenbahnbrücke: Verkehrsader wird mit viel Fingerspitzengefühl und Großbauelementen gestärkt

Die Rheinbrücke zwischen Mainz und Gustavsburg gehört zu den meistbefahrenen Bahnstrecken im Rhein-Main-Gebiet. Um den Verkehr nicht zu sehr zu beeinträchtigen, werden nötige Sanierungsarbeiten jeweils nur an einem der zwei Gleise ausgeführt. Bis Mittwoch sollen die vorerst dicksten Brocken geschafft sein.

MAINZ/GUSTAVSBURG. Allein die nackten Zahlen sind beeindruckend: 13 Brückenteile aus Spannbeton – sogenannte Überbauten – mit einem Gewicht von jeweils 220 Tonnen und knapp 17 Metern Länge werden bis Mittwoch auf die Vorlandbrücke kurz vor dem Bahnhof Gustavsburg montiert – während übers Nebengleis weiter Züge fahren. Dabei ist Fingerspitzengefühl gefragt, wie der Ingenieur Thomas Buschmann vom Vermessungsbüro Neuroth weiß: „Wir haben pro Überbau genau drei Zentimeter Spielraum.“ Am Mittwoch soll der letzte der 13 Brocken an seinem Ort sitzen.

Die Arbeiter vor Ort zeigen sich von der Größe des Projekts allerdings nicht sonderlich beeindruckt: „Es ist kein Unterschied, ob es um eine Brücke oder einen Grenzstein geht“, findet Buschmann, der für die Vermessungsarbeiten zuständig ist. Christian Luft, Bauüberwacher der Deutschen Bahn, bestätigt diese Ansicht: „Das ist für uns ganz normaler Alltag.“



Der 34 Meter hohe Kran kann Lasten von bis zu 850 Tonnen bewältigen. ■ Foto: Harry Braun

Abnutzungs- und Korrosionsschäden machten die Sanierung auf der 200 Meter langen zweiten Vorlandbrücke und des Widerlagers, das den Übergang zum Bahndamm in Richtung Bahnhof Gustavsburg darstellt, nötig. Mitte Dezember, pünktlich zum Fahrplanwechsel sollen

die Arbeiten vorerst beendet sein. Die im April begonnene Sanierung liege im Zeitplan, betonte Bernd Honerkamp, stellvertretender Sprecher der Bahn für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland.

Ab April kommenden Jahres bis Dezember soll die zweite Gleisstrecke der Vorland-

brücke in Richtung Mainz renoviert werden. Der Ablauf wird derselbe sein wie auf der Gegenstrecke: Erst müssen die Pfeiler geprüft und gegebenenfalls mit Beton verstärkt werden, dann werden die vorhandenen Überbauten abgerissen. Danach müssen neu gegossene Betonelemente

aufmontiert und Schotter, Gleise, Schwellen sowie Leitungen wieder aufgebaut werden. Das Zehn-Millionen-Euro-Projekt soll dann 70 Jahre halten.

Die übrige Brücke – Strombrücke und erste Vorlandbrücke – benötigt keine Generalüberholung. Allerdings wird auf Wunsch der Stadt Mainz der Fuß- und Radweg in Richtung Mainz ausgebaut: Der 1140 Meter lange Weg, der derzeit 1,40 Meter bis 1,80 Meter breit ist, wird auf zwei Meter verbreitert. Die Arbeiten sollen ebenfalls von April bis Dezember 2009 stattfinden. In dieser Zeit ist die Brücke laut Bahn für Fußgänger und Radfahrer gesperrt.

Die Eisenbahnbrücke ist eine wichtige Verkehrsader, die die Domstadt mit Frankfurt, Darmstadt, Aschaffenburg und Mannheim verbindet. Deshalb soll der Verkehr weitestgehend normal über die Rheinquerung laufen: Statt der üblichen zwölf Züge pro Stunde können während der Bauarbeiten allerdings nur zehn fahren. Der Güterverkehr ist nicht beeinträchtigt.

Angst vor schlechtem Wetter haben die drei beteiligten Unternehmen mit ihren zehn bis 15 Subunternehmen nicht, wie Buschmann berichtete: „Es gibt kein schlechtes Wetter, nur schlechte Kleidung.“ Einzig eine Überschwemmung könnte Probleme bereiten, doch damit rechnet der 45-Jährige nicht. (be)