

Maßarbeit in Wahren

7600 Tonnen schwere Brücke wird zentimetergenau in die Bahnstrecke Leutzsch-Wahren eingepasst



Eine Brücke geht auf Reisen: 70 Meter weit wird die neue Konstruktion in die Achse der Bahnstrecke geschoben. Gegründet ist sie auf einer Bodenplatte, die eine Fläche von 1000 Quadratmetern und eine Stärke von 1,40 Meter besitzt. Fotos: André Kempner

Beim derzeit teuersten Straßenbauprojekt der Stadt ist am gestrigen Freitag ein wichtiges Teilprojekt geglückt: In Wahren wurde eine 7600 Tonnen schwere Eisenbahnbrücke aus Stahlbeton eingeschoben. Die Konstruktion überspannt jetzt die 46 Millionen Euro teure neue Bundesstraße 6/West, die zum Jahresende 2010 für den Verkehr freigegeben werden soll.

Obwohl die Vorbereitungen dafür schon seit August liefen, stand das Projekt noch am Vorabend auf der Kippe. Denn die starken Regenfälle drohten den Baugrund zu sehr aufzuweichen. Das 60 Meter lange, 16,50 Meter breite und elf Meter hohe Brückenbauwerk stand zu diesem Zeitpunkt vorgefertigt an der Straße Am Pfarrfelde und sollte auf so genannten Verschubbahnen 70 Meter weit in die vorhandene Gleisstrasse der Güterstrecke Leutzsch-Wahren eingeschoben werden. „Gegen den Wettergott kommen wir nicht an“, sagte Bauoberleiter Gerd Kade. „Wenn der Regen den Baugrund zu stark aufweicht, könnten sich die Verschubbahnen absenken. Die Konstruktion muss aber zentimetergenau eingeschoben werden.“ Trotzdem startete Kade um 16 Uhr den Countdown. Diese Entscheidung erwies sich später als richtig – gegen 21 Uhr ließ in Wahren der Regen deutlich nach.

Bis gestern Morgen, 6 Uhr, hatten Spezialisten die Eisenbahnbrücke auf die beiden Spezialstahlschienen gezogen und setzten deren jeweils 19 Pressen in Gang. Mit einer Gesamthubkraft von 9500 Tonnen hob sich daraufhin das Bauwerk gleichmäßig

um fünf bis zehn Zentimeter an, worauf die Experten über eine Hochdruckleitung Stickstoff einpressten. „Dadurch entsteht ein Stickstoffkissen, mit dem wir den so genannten Reibbeiwert auf 0,01 reduzieren“, erzählte Kade. „Das ist fast nichts, aber es reicht aus, um die Brücken-Konstruktion gleiten zu lassen.“

In der Tat: Meter für Meter bewegte sich der Beton-Koloss in Richtung einer Senke, durch die in einigen Monaten die neue Bundesstraße 6 (B 6) verlaufen soll und an deren Ränder

Gerd Kade: Gegen den Wettergott kommen wir nicht an. Wenn der Regen den Baugrund zu stark aufweicht, könnten sich die Verschubbahnen absenken. Die Konstruktion muss aber zentimetergenau eingeschoben werden.

der Damm mit den Gleisen des Güterrings Leutzsch-Wahren grenzt. Ein halbes Dutzend Stahlstützen – also 20 Millimeter starke Stahlseile – sorgten dafür, dass der drei Millionen Euro teure Koloss auf dem 2,1-Prozent-Gefälle nicht schneller als 30 Zentimeter pro Minute entlang glitt.

Während die Aktion auf Hochtouren lief, tauchte Edeltraut Höfer auf der Baustelle auf, um den Spezialisten über die Schultern zu schauen. „Der Terminplan ist eng“, schärfte die Chefin des städtischen Verkehrs- und Tiefbauamtes dabei den Bauleitern ein. „Ab 2. November müssen über diese Brücke wieder Güterzüge rollen können.“

Ähnlich ehrgeizig ist das Ziel für die Fertigstellung der neuen B 6, die

von der Max-Liebermann- bis zur Pittlerstraße entsteht (die LVZ berichtete): Im Herbst 2010 soll diese komplett neu errichtete Trasse für den Verkehr freigegeben werden. „Die Anwohner der Georg-Schumann-Straße brauchen diese Verkehrsentlastung dringend“, schärfte Höfer den Bauleuten ein.

Die ausführende Firma Backer Bau aus Hainichen drückte dann auch aufs Tempo: Noch während die Brücke auf dem Gefälle entlang glitt, schütteten Kafil-Laster und -Bagger gleich hinter der Konstruktion eine Erdrampe auf. Sie wird benötigt, damit nach dem Einschub die Zwischenräume zum Bahndamm geschlossen werden können. 1100 Kubikmeter unbewehrter Beton und 7400 Kubikmeter Erde müssen dafür herangeschafft werden. „Die Männer arbeiten im Drei-Schicht-Betrieb; sieben Tage die Woche“, betonte Tiefbauamtssprecher Christoph Bock.

Gegen 12 Uhr war der Einschub geglückt. Die Spezialisten von Backer Bau hatten das schrägwinklige Bauwerk schon auf den letzten Millimetern exakt an den vorhandenen Damm und dessen zweigleisige Bahnstrecke angepasst. Dann ging es Schlag auf Schlag: Die gesamte Konstruktion wurde auf die vorgefertigten Fundamente abgesenkt, die Pressen ausgebaut und die Verschubbahnen unter dem Koloss demontiert. „In der Nacht vom 1. zum 2. November werden die ersten Güterzüge noch mit etwas verringerter Geschwindigkeit rollen können“, sagte Kade sichtlich erleichtert. „Danach lässt die Brücke die für diesen Bereich zulässige Geschwindigkeit von 60 Stundenkilometern zu.“ **Andreas Tappert**



Millimeterarbeit: Spezialstahlschienen und Stickstoffkissen lassen ein Reisetempo von 30 Zentimetern pro Minute zu.



Tempo: Gleich nach der Brücke wird eine Erdrampe angelegt, auf der Laster Füllmaterial transportieren sollen.