



**NÄCHTLICHES SPEKTAKEL:** In der Zeit von 21.20 bis 21.50 am Sonntag schwebte die Brücke zentimetergenau in ihre vorgesehene Position im wiederaufzuschüttenden Bahndamm. Während das Verschieben der neuen Brücke problemlos klappte, sorgte der Abriss der alten Brücke zuvor für Zeitverzögerungen. Das vorgefundene Betonfundament war ungewöhnlich hart. Foto: Martin Schott

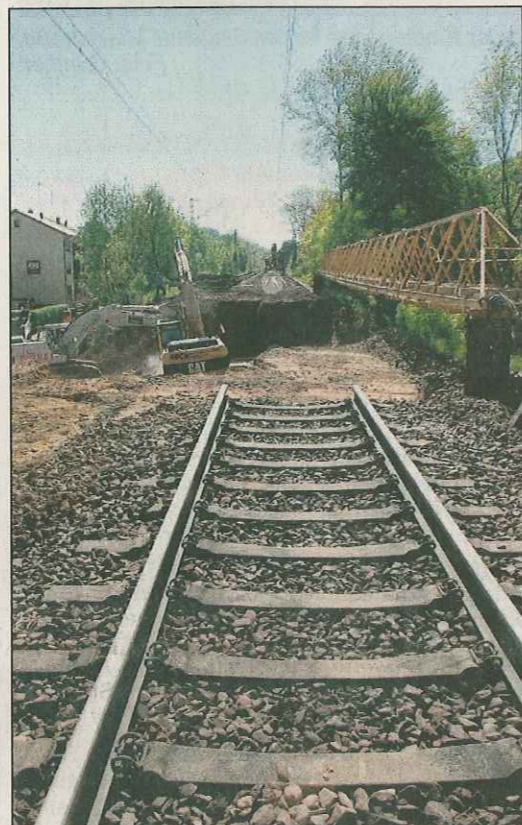
**Ispringen.** Sektkorken krachten und Feuerwerksraketen stiegen in den Himmel – um zehn vor zehn am Sonntagabend herrscht Hochstimmung an der großen Bahn-Baustelle in Ispringen: die neue Eisenbahnbrücke steht an ihrem Bestimmungsort, wie von Geisterhand dorthin bewegt. Hunderte von Zuschauer, die das Geschehen verfolgt hatten, spendeten tosenden Beifall für die Bauleute, die seit der Nacht auf Samstag in einem 45-stündigen Non-Stop-Betrieb auf diesen Augenblick hingearbeitet hatten. „Es tut gut, die Brücke nun

**Alte Brücke von 1912 war ausgesprochen robust**

dort zu sehen, wo sie hingehört“, freute sich Bauleiter Philipp Schwendemann. Zum Entspannen und Feiern blieb den Bauleuten der Firma Zürcher jedoch keine Zeit, im Gegenteil. „Jetzt geht es an das Verfüllen und den Wiederaufbau des Bahndammes sowie das Verlegen der Schwellen und Gleise“, so Schwendemann weiter. „Dafür stehen uns noch 30 Stunden zur Verfügung.“

Nach dem Zeitplan des Bauunternehmens hätte das Verschieben des Bauwerks bereits neun Stunden zuvor, um 13 Uhr, abgeschlossen sein sollen. Doch während die Brücke ihren 25 Meter langen Weg in nur einer halben Stunde buchstäblich reibungslos zurücklegte, widersetzte sich die alte Bahnunterführung ihrem Abriss unerwartet heftig. Bereits der Beton von Wänden und Decke der um das Jahr 1912 errichteten Unterführung erwies sich als ausgesprochen robust. Geradezu für die Ewigkeit gebaut schien jedoch das Fundament, über dessen Aufbau keine Unterlagen

**Auf Stickstoff ins Gleisbett geglitten**  
**Bauwerk zentimetergenau in Position geschoben / Alte Brücke leistet Widerstand**



**KURZE UNTERBRECHUNG:** Über Pfingsten war die Bahnstrecke voll gesperrt. Foto: msch

in den Akten zu finden waren. „Zunächst stießen wir auf eine rund 1,40 Meter dicke Schicht aus wahnsinnig gutem, allerhärtesten Beton“, berichtet Gerhard Schönstein von der Firma Zürcher. „Bagger von der Größe, wie wir sie hier einsetzen, zertrümmern 100 Jahre alten Beton normalerweise mühelos. Hier haben sie sich regelrecht die Zähne ausgebissen, und wir mussten zunächst unseren großen Hydraulik-Meißel zum Einsatz bringen.“

Dann die nächste Überraschung: Unter dem Betonfundament kam eine Schicht aus massiven Eichenbalken, fest miteinander verbunden. „Durch den hohen Grundwasserstand war das Holz bestens erhalten und völlig intakt“, so Philipp Schwendemann, der trotz des engen Zeitkorsetts einen kühlen Kopf behielt und seinen Mitarbeitern Ruhe und Zuversicht vermittelte. Erst unter dem Holzboden folgten die erwarteten Gründungspfähle aus Eichenstämmen, die über zehn Meter in die Tiefe ragen. Sie gaben der alten Brücke sicheren Halt und bilden nun auch die unterste Basis der neuen. Pausenlos waren zwei große Raupenbagger und der Hydraulikmeißel im Einsatz. In Reih und Glied warteten die Lastwagen, um zunächst mit Aushub befüllt zu werden, und dann, um Schotter für das Wiederauffüllen der mehr als drei Meter unter Straßenniveau liegenden Baugrube anzuliefern.

Viele der Zuschauer verfolgten die Bauarbeiten über Stunden hinweg und waren sich am Ende einig: „Das Warten hat sich ge-



**UNERWARTETEN WIDERSTAND** leistete die alte Brücke den Abrissbaggern. Foto: msch

lohnt.“ Horst Lehr, ein Nachbar der Baustelle und seit Dezember täglicher Beobachter des Geschehens, befindet: „Es ist äußerst interessant, wenn man ein so komplexes Bauvorhaben von Anfang an verfolgen kann.“ Besonders beeindruckt zeigte er sich vom kollektiven Umgang der Zürcher-Mannschaft untereinander: „Ein ruhiges Miteinander, kein Geschrei und immer bereit, die Fragen interessierter Zaungäste zu beantworten und Dinge zu erklären.“ Ruhige Präzisionsarbeit war auch der Schlüssel für die gelungene Ver-

**Von Ispringen direkt in den Rotterdamer Hafen**

schiebung der Brücke mittels eines „Luftgleitsystems“, die in der Hand von Thilo Bromberg und Kurt Schiller vom Spezialunternehmen Stahl Konecranes aus Langenhagen bei Hannover lag. Unter Betonnasen auf den Brückenseiten wurden je drei Hydraulikstempel angebracht, die mit ihrer Unterseite auf der rund ein Meter breiten stählernen Gleitbahn standen. Die Hydraulikstempel stemmten das fast 1 300 Tonnen schwere Bauwerk um rund 20 Zentimeter in die Höhe.

Durch ausströmenden Stickstoff am Fuß der Stempel bildete sich ein Gaspolster, das es einer Schubvorrichtung erlaubte, die Brücke praktisch reibungsfrei an den vorgesehenen Platz zu bewegen.

Die Verschiebetechnik von Stahl Konecranes kommt weltweit zum Einsatz. „Unmittelbar nach unserem Einsatz in Ispringen werden wir mit der gleichen Technik Containerbrücken im Rotterdamer Hafen versetzen“, erklärt Kurt Schiller. Martin Schott