



Heftiger Baustellenverkehr am Sonntagnachmittag: Das Verfüllen vor und hinter der der Brücke ist schon weit fortgeschritten. In zwölf Stunden soll der erste Zug über das Bauwerk rollen. © Kronenbitter

Mammutprojekt: Arbeiter bauen neue Eisenbahnbrücke - in 54 Stunden

Ein Mammutprojekt ist am Wochenende in Kottgeisering über die Bühne gegangen. Innerhalb von 54 Stunden galt es, eine alte Eisenbahnbrücke abzureißen und eine neue einzuschieben. Doch in der ersten Nacht gab es Probleme.

Kottgeisering–Internationale Fernzüge wurden am vergangenen Wochenende umgeleitet, Regionalzüge endeten vorzeitig, und der S-Bahnverkehr zwischen Grafrath und Geltendorf wurde komplett eingestellt: Kottgeisering erhielt in der Verlängerung der Jesenwanger Straße eine neue Bahnunterführung. Knapp hundert Bauarbeiter und Ingenieure, verteilt auf drei Arbeitsschichten vollbrachten eine

900 000 Euro kostete die 740 Tonnen-Brücke, die sich am späten Samstagabend auf ihre erste und letzte, gut 20 Meter lange Reise begab und die zuvor zerstörte, 140 Jahr alte Brücke verdrängte. „Der Zeitrahmen für den Austausch der Brücke ist extrem ehrgeizig“, gab der Michael Sirch, Projektleite der Deutschen Bahn zu.



Die 740-Tonnen-Brücke bewegt sich. Die ersten zwei Meter sind unter den Augen von zahlreichen Zuschauern geschafft. © Kronenbitter

Dreißig Mann standen mit allerhand Gerät parat, als am Freitag um 22.30 Uhr der letzte Zug die Baustelle passierte. „Innerhalb der 54 nun folgenden Stunden darf nicht viel dazwischenkommen“ sagte der Projektleiter zu Beginn. Das milde Wetter war perfekt, allenfalls der nächtliche Nebel dämpfte die stadion-artige Ausleuchtung der Baustelle etwas. Dazwischen kam dann doch etwas, was die Terminplanung schon in der ersten Nacht um gut zwei Stunden nach hinten warf: das widerspenstige Widerlager der alten Brücke.

In den uralten Bestandsplänen war viel Beton eingezeichnet, tatsächlich stießen die Arbeiter aber auf mehr Ziegelmauerwerk, das nicht so schnell bricht wie Beton. Bis zum Beginn der zweiten Nacht war der Rückstand aber wieder aufgeholt, sodass das eigentliche Einschleppen der neuen Brücke fast eine Stunde vor Plan begann.



Vorne alt hinten neu: Wunsch der Gemeinde war es, die einspurige Unterführung mit weitgehend identischen Maßen zu bauen. Für den ÖPNV-Bus reicht es für den LKW-Schwerverkehr nicht. © Kronenbitter

Und das lief buchstäblich wie geschmiert. Denn die Edelstahlbleche, die auf den Verschieb-Schienen lagen, wurden mit Gleitmittel eingeschmiert. „Das Bauwerk liegt auf einem Teflon-elastomeren Lager, sodass das Schieben mittels Hydraulikpumpen und dicken Stahlseilen problemlos funktioniert“, erklärte Konstanze Komm, Inhaberin des auf Heben und Schieben spezialisierten Unternehmens. Auch das Tiefbauunternehmen Assner war mit den Junior- und Senior-Firmeninhaberinnen Gudrun und Christine Assner vertreten. „Wir bauen im Jahr meist vier derartige Brücken und sind bei jedem Einschub persönlich da“, so die Chefinnen.

Mit dabei zu mitternächtlicher Stunde waren auch über 50 Kottgeiseringer, die sich das Ereignis nicht entgehen lassen wollten. „Oft haben wir noch mehr Zuschauer da, viele feiern in der Nacht vorher noch mal eine Abbruchparty unter der alten Brücke“, berichtet Bauleiter Thomas Hauße.

Max-Joseph Kronenbitter