

Schwere Maschinen und viel Gefi

Eisenbahnbrücke über der Herner Straße wird zur Sanierung aus ihrer alten Position herausg

VON MATTHIAS WASCHK

HERTEN-SÜD. Es ist kurz vor drei Uhr in der Nacht, als die Brücke aus ihrem Lager gehoben wird. Von anfangs gut 50 Schaulustigen ist zu diesem Zeitpunkt nur noch eine Handvoll da. Sie erleben, wie die alte Eisenbahnbrücke in Minutenschnelle aus ihrer alten Position gehievt und auf dem Gleisbett abgesetzt wird.

Vorausgegangen sind stundenlange Vorarbeiten. In beiden Fahrtrichtungen ist die Herner Straße dafür gesperrt worden. Die beiden Autokrane müssen erst noch mit Kongergewichten beladen werden. So kippen sie nicht um, wenn die 42 Tonnen schwere Brücke am Haken baumelt. „Wir laden 120 Tonnen Kongergewicht auf den einen Kran“, sagt Kranführer Michael Ulrich. Der hat ohnehin 72 Tonnen Eigengewicht.

Alte Leitungen werden gekappt

Mit Schwertransportern werden die gewaltigen Gewichte angeliefert. Auch der zweite, etwas kleinere Kran wird beladen. Wenn auch mit etwas weniger Gewicht. Weil er den Ausleger nicht so weit schwenken muss, ist die Hebelwirkung nicht so stark wie bei seinem „großen Bruder“.

Parallel zu den Arbeiten am Kran wird die Brücke für den Umzug vorbereitet. „Die Brücke ist nicht fest verankert sondern wird nur durch ihr Eigengewicht in ihrer Position

gehalten“, sagt Bauleiter Dieter Grünewald. „Es gibt allerdings alte Rohre und Telefonleitungen, die über die Brücke laufen und vorher gekappt werden müssen.“ Auch das ist bald erledigt. Schließlich wird noch ein Hartholzlager auf dem Gleisbett aufgebaut. Die Brücke soll in 1,5 Metern Höhe darauf ruhen. Damit auch von unten die nötigen Instandsetzungsarbeiten geleistet werden können.

Vor dem großen Augenblick gönnen sich die Männer noch eine kurze Pause, stärken sich mit Brötchen, Mettwurst und heißem Kaffee. Die Temperatur liegt nur knapp über null Grad. Die Arbeit kostet Kraft.

Dann werden zwei Stahlträger unter der Brücke in Stellung gebracht. Arbeiter – etwa zehn Männer sind in dieser Nacht im Einsatz – befestigen daran armdicke Stahlseile. Sie tragen die Last der alten Eisenbahnbrücke, als Kranführer Michael Ulrich und sein Kollege René Brauer mit ihren kolossalen Maschinen die Stahlkonstruktion emporheben. Über Funk sind sie mit Einweiser Mike Bitzhöfer verbunden. Es wird Millimeterarbeit geleistet. „Die Schwierigkeit bei so einem Auftrag besteht darin, beide Krane parallel zu schwenken, ohne die Ausleger abzusenken, damit die Brücke auf Höhe bleibt“, erläutert Ulrich. Der erfahrene Kranführer bleibt dennoch völlig entspannt. 42 Tonnen Brücke am Haken sind Alltag für ihn. „Mit ein bisschen Gefühl geht das“, sagt er.

© Bilderserie:
www.hertener-allgemeine.de/lokales/herten

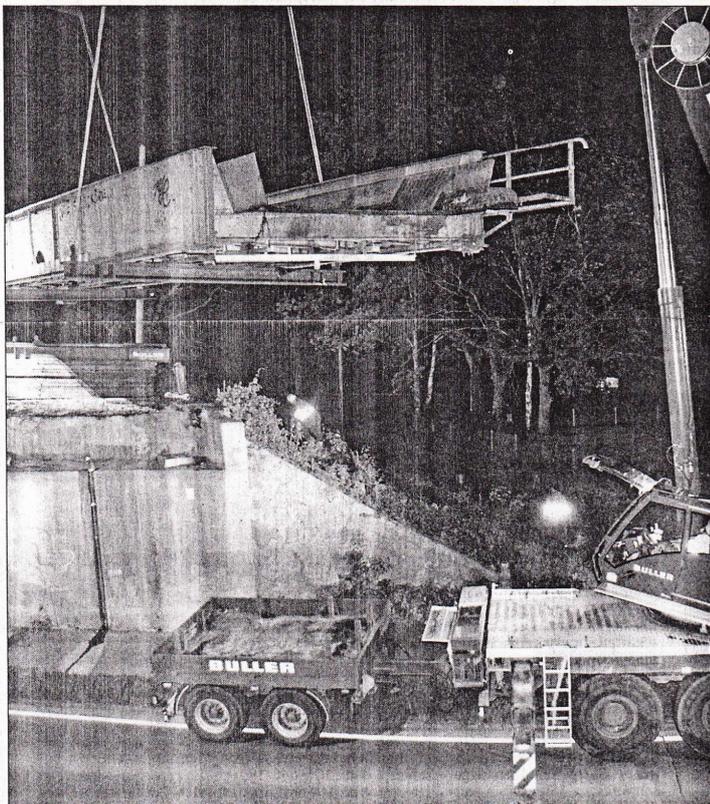
Früher Eisenbahn, künftig Drahtesel

Eine 42-Tonnen-Brücke ist aus ihrer alten Position herausgehoben worden und wird nun repariert. Und das ist erst der Beginn einer Reihe von ähnlichen Maßnahmen.

◆ „Wir bauen eine Radwegtrasse über die alte Zechenbahnlinie vom Bergwerk Lippe bis zum Landschaftspark Hoheward“, erklärt Ulrich Caro vom RVR. „Dabei werden alle Brücken auf dem Weg saniert.“

◆ Einige Brücken werden deshalb in den nächsten Monaten aus ihren Angeln gehoben. Bei manchen ist das nicht möglich. Betonbrücken etwa können nicht einfach emporgehoben werden.

ben werden.
◆ Neun Kilometer soll der Radweg einmal lang sein. Eröffnet werden soll er Ende 2013. Geplante Kosten: rund 6,5 Millionen Euro.
◆ Später könnte der Radweg sogar noch erweitert werden und zum Beispiel durch den Tunnel unter der Halde Hoheward führen.
◆ Die Brücken, über die der Radweg führt, sollen der Strecke eine besondere Identität verleihen. Dazu hat man sich sogar ein eigenes Farbkonzept ausgedacht.
◆ Die Brücke über der Herner Straße wird nicht nur saniert, sondern auch um einen Meter angehoben, damit sie ihren Zweck künftig gut erfüllen kann.



Es ist drei Uhr in der Nacht, als die 42 Tonnen schwere Eisenbahnbrücke von zwei Autokranen aus i herausgehoben wird. Ein paar Meter weiter wird sie auf dem Gleisbett abgesetzt. Hier haben Arbe errichtet. So kann die Brücke auch von unten repariert werden.



Kranführer Michael Ulrich wirft einen letzten, konzentrierten Blick auf die Brücke. Dann setzt er sich in seinen schweren Kran und hebt die Eisenbahnbrücke empor.



Arbeiter befestigen armdicke Stahls unter der Brücke. Daran wird der K porgehoben.