

# Mal eben 5000 Tonnen angehoben

Von Adrian Hoffmann

Heilbronn - Da nutzen alle Gewichtsheber dieser Welt nichts. Was knapp zehn Arbeiter in der Nacht auf Sonntag in die Höhe stemmen müssen, ist nichts anderes als die Heilbronner A-6-Autobahnbrücke – also mal eben 5000 Tonnen, die wenige hundert Meter neben dem Kohlekraftwerk der EnBW über den Neckar führen. Kein Problem aber für die Spezialisten. Sie brauchen nur den kleinen Finger, und schon setzt sich die Brücke in Bewegung.

Maßarbeit

Punkt 24 Uhr telefoniert Kurt Georg Schreiber, Chef der Brückentechnik-Firma, mit dem Mann, der den Autobahnabschnitt für den Verkehr sperren soll. Es kann losgehen, kein Auto fährt mehr über die Brücke. Die Hydraulikpumpe wird aktiviert – das kleine, blaue Ding, von dem diese unfassbar große Kraft ausgeht. „Wir liegen genau in der Zeit“, sagt Schreiber.

Hintergrund der durchaus außergewöhnlichen Aktion ist, dass einzelne Lager der seit 1967 existierenden Autobahnbrücke ausgetauscht werden müssen. Alterserscheinungen. „Die haben ihre Lebensdauer überschritten“, sagt Schreiber. Nach Angaben des Regierungspräsidiums wurden bei einer Routineprüfung 2009 irreparable Schäden festgestellt. Die Vorbereitungen für den Austausch laufen schon seit Anfang August, völlig unbemerkt von der Öffentlichkeit. Die Brückenexperten arbeiten weitgehend in Zwischenräumen unter der Brücke, die sie über ein Gerüst neben dem östlichen Pfeiler – bei der Kanalstraße auf der Neckarsulmer Neckarseite – erreichen lassen.

Um die Lager in aller Ruhe erneuern zu können, haben die Arbeiter Ersatzsockel aufgebaut. Vier Stück stehen zwischen Pfeiler und Brückendecke. Aufeinanderliegende Stahlplatten, dazwischen die Hydraulikpressen – jeder Sockel besteht aus etwa einer Tonne Material. „Das ist alles Maßarbeit, da passt kein Tennisball dazwischen“, sagt Bauleiter Joachim Bossert. Nachdem die Brücke um einen Zentimeter angehoben und die Lagerplatten entfernt wurden, wird das Bauwerk langsam wieder abgelassen. Innerhalb von wenigen Minuten ist die A 6-Brücke auf der alten Höhe.

Mit Pressluft Hammern

Man dürfe auf keinen Fall länger brauchen als vorgesehen, sagt Schreiber. „Deshalb haben wir auch einen Puffer eingeplant.“ Nach weniger als zwei Stunden kann der Verkehr bereits wieder freigegeben werden. „Gleich bockelt es wieder über uns“, sagt Schreiber in weiser Voraussicht. Was nun unterhalb der Brücke weiter geschieht, davon bekommt der Autofahrer wieder nicht mehr zu spüren. Die Arbeiter werden die Betonsockel unter den Lagerplatten mit Pressluft Hammern abbauen. Zehn Tonnen zerkleinerter Beton rutschen durch das Fallrohr des Pfeilers nach unten, dann kommen die neuen Betonsockel hin.

Die Brückentechnik hat sich im Laufe der vergangenen Jahrzehnte stark verändert, „in der heutigen Zeit würde man das nicht mehr so planen“, sagt Bauleiter Bossert. Von der Sperrung der Brücke seien schätzungsweise 1500 Autofahrer betroffen gewesen. Man habe sie nicht einfach weiterfahren lassen können, weil sie sich auf die Lastenverteilung ausgewirkt und so das Vorhaben hätten behindern können.

Anspruchsvolle Elemente

Brückenlager haben die Aufgabe, die Kräfte – hervorgerufen durch Eigengewicht, Verkehrslast, Brems- und Windkräfte – auf die Pfeiler und die Widerlager zu übertragen. Sie müssen so beschaffen sein, dass sie Bewegungen vom Verkehr und durch Temperaturunterschiede ausgleichen. Lager gehören zu den anspruchsvollsten Bauelementen einer Brücke und erfordern einen hohen Qualitätsstandard. Mitte September werden am Mittelpfeiler an der A-6-Brücke zwei weitere Lager erneuert. Die Gesamtkosten für die Erneuerung betragen 900 000 Euro.