

So rollt die Brücke in die Lücke....

Exkursion mit Studierenden des Studiengangs Geodäsie

Die neue Stahlbeton-Eisenbahnbrücke an der Herner Straße in Recklinghausen wurde in den vergangenen Monaten 40 Meter neben der bestehenden Eisenbahntrasse vorgebaut. Nachdem die Eisenbahnstrecke am Samstag zuvor gesperrt und die alte, kleine Sandsteinunterführung samt Trasse zurückgebaut worden war, kam es am Mittwoch darauf zur großen Verschiebung der neuen Eisenbahnbrücke an ihren vorbestimmten Standort. Eigentlich waren nur circa 30 Minuten für die etwa 40-Meter-Distanz vorgesehen.

Gegen 13 Uhr am 20 November 2019 waren alle Querverstrebungen zwischen den Brückenwangen befestigt, so dass die Gefahr des Zusammenklappens der Brücke durch das Eigengewicht gebannt war. Die Schwertransport-Trailer hoben zunächst den Fertigbau von 1350 Tonnen Gewicht von seinem provisorischen Fundament an. Im Schneckentempo transportierte ihn der Tieflader, der mit 12 Rädern in der Breite und 16 Achs-Reihen in der Tiefe über die Baustraße fuhr. Diese war zuvor mit dicken Metallplatten abgedeckt worden, damit nichts auf dem regendurchnässten Boden abrutschen konnte.

Die 192 Räder des Schwertransporters vom niederländischen Unternehmen Wagenborg Nedlift bewegen sich langsam voran und können nicht nur vorwärts sondern auch seitwärts bewegt werden. Gesteuert wird der Schwertransporter mithilfe des Wagenführers, der mit seiner Fernbedienung vor dem Gefährt samt Brücke hergeht.

Natürlich ist bei einem solchen Unternehmen auch ein Vermessungsingenieur der Deutschen Bahn AG dabei und kontrolliert das millimetergenaue Absetzen der Brücke in Lage und Höhe. Dabei nutzt er das bahnspezifische DB_REFerenznetz. (DB_REF) - ist das Lage- und Höhenfestpunktsystem der Deutschen Bahn AG, es ist einheitlich und ausschließlich das geodätische Bezugs- und Abbildungssystem für alle raumbezogenen Anwendungen der Deutschen Bahn AG.

Der letzte Akt: Die Brücke wird heruntergelassen. Sie wird standsicher einbetoniert und rundherum alle 30 cm in der Höhe mit Erdreich verdichtet. Zum Schluss mit den Schienen ausgestattet, so dass montags darauf der Bahnverkehr wieder normal aufgenommen werden kann.

„Das war Bau live“, sagte der verantwortliche Bauingenieur der Firma Falkenhahn Bau zu den Studierenden des Fachbereichs Geodäsie. 60 Minuten nachdem sich der Schwertransporter mit der 1350 Tonnen schweren Brücke aus Beton in Bewegung gesetzt hatte, schwebt die Brücke an der vorgesehenen Position in der Lücke. Der leitende Bauingenieur zieht erst mal eine positive Bilanz: „Alles hat geklappt wie vorgesehen.“

Wir bedanken uns bei allen Beteiligten, die uns einen Einblick in ihre interessante Arbeit gaben.