



An der Bahnüberführung in Uhingen wurden die Brückensegmente eingesetzt

## Millimeterarbeit zu später Stunde

Zugverkehr zeitweise gestoppt - 700-Tonnen-Kran hievt Kolosse in die richtige Lage

**Brückenschlag in Uhingen. In zwei Nachtschichten wurden an der Bahnüberführung Alemannenstraße die vier Verbindungssegmente in die Widerlager eingesetzt. Viele Uinger verfolgten mit Fotoapparaten das nächtliche Spektakel.**

Es ist kurz nach halb zwei Uhr nachts. Die "City Night Line" rauscht vorbei. Wenige Minuten später klingelt ein Handy, das Zeichen, dass der Strom an den Oberleitungen abgeschaltet ist. Eine knappe Stunde fährt jetzt kein Zug mehr auf der Bahnstrecke zwischen Plochingen und Ulm. Auf der Baustelle an der Alemannenstraße in Uhingen jedoch wirds umso lebendiger. Dort wird zurzeit der letzte beschränkte Bahnübergang an der Bahnlinie zwischen Stuttgart und Ulm durch eine Überführung ersetzt. Für den Brückenschlag wurde zwei Mal in Folge die Nacht zum Tag gemacht.

Taghell erleuchtet ist die Baustelle an der Alemannenstraße mit tatkräftiger Unterstützung der Uhinger Feuerwehr. Zahlreiche Zaungäste, die Fotoapparate gezückt, warten gespannt darauf, dass es losgeht. "Wir haben das nicht an die große Glocke gehängt", erklärt Holger Probst vom Uhinger Bauamt. Dennoch hat sich das nächtliche Spektakel herumgesprochen. Auch für die erfahrenen Brückenbauer der Bauunternehmung LEONHARD WEISS ist dieser Brückenschlag keine alltägliche Aktion.

### Zeit knapp bemessen

Ein Pfiff ertönt, die Männer von der Spezialfirma haben die Erdungsstangen an den Oberleitungen angebracht. "Jetzt gehts los", sagt Bauleiter Hermann Hartle. Wie von Geisterhand bewegt, hebt sich der Koloss aus Beton und Stahl in die Höhe. Zwischen 38 und 40 Meter lang, bis zu 2,50 Meter breit und zwischen 42 und 54,8 Tonnen schwer sind die vier Brückensegmente, die über die Schienen führen. Ein Klacks für den nagelneuen 700-Tonnen-Autokran - er hat gerade seinen zweiten Einsatz.

Aber der schwierigste Teil kommt erst noch: das Einsetzen der Segmente in die Widerlager. Jetzt wird sich herausstellen, ob die Stahlbetonbauer um Polier Peter Lechner gut gearbeitet haben. Denn die vier Füße mit einer Fläche von 16 mal 16 Zentimetern müssen akkurat in die dafür vorgesehenen Aussparungen passen. "Das muss auf Anhieb sitzen", sagt Polier Lechner. Ohne ihn geht in diesen beiden Nächten nichts. Assistenten von seinen Männern, die mit Wasserwaage, Säge und Schweißgerät hantierend in luftiger Höhe auf Gerüsten herumkraxeln, dirigiert er per Funk den Kranführer.

Da ist Millimeterarbeit gefragt, und die Zeit drängt. Denn die Pausen, in denen der Zugverkehr ruht, sind knapp bemessen. Fürs bloße Auge kaum sichtbar jongliert der Mann im Kran die imposante Konstruktion aus Beton und Stahl in die richtige Lage. "So etwas wäre früher so nicht möglich gewesen", meint Holger Probst vom Uhinger Tiefbauamt, der sich ebenfalls zwei Nächte auf der Baustelle um die Ohren geschlagen hat.

Bereits nach der ersten Nacht überspannen drei von vier Brückensegmenten die Schienen. Auch die zweite Nachtschicht verläuft reibungslos.

*Autor: KARIN TUTAS - erschienen NWZ, 21.06.2005*