

Weiterentwickeltes Konzept zur Brückensanierung

Spezialgerüstbau und Bauunternehmen arbeiten erfolgreich Hand in Hand bei Brückensanierungsprojekten.



Mindestens zehn Großbrücken hat die Sächsische Bau mit der Gemeinhardt Gerüstbau Service GmbH in den letzten Jahren saniert, sagt Jens Reinhardt. Der Bauleiter aus Chemnitz schätzt die Absprachen mit dem Sondergerüstbauer. „Wenn wir ein Projekt abgeschlossen haben, setzen wir uns zusammen und überlegen, was wir beim nächsten Mal noch besser machen können“, so der 55-jährige gelernte Elektromonteur. Über die Jahre ist eine Qualität der Gerüste entstanden, die er als Bauleiter nicht missen möchte: „Das Gerüst ist ein entscheidender Faktor, um eine gute Sanierung machen zu können“.

Denn Traggerüst und Arbeitsgerüst harmonisieren oft nicht miteinander. Das Traggerüst muss vor allem die schwere Last der Brücke stützen und benötigt normalerweise endlose Querverstrebungen. Die stören dann allerdings die Sanierer, die sich nur sehr eingeschränkt bewegen können.

Zusammen entwickeln Reinhardt und sein Gegenüber, der Gemeinhardt-Geschäftsführer Dirk Eckart ein Konzept mit speziellen Aussteifungen kontinuierlich weiter, das die Querverstrebungen deutlich reduziert. Dadurch können die Sanierer wesentlich schneller arbeiten und die Sächsische Bau kann etwa der Deutschen Bahn dadurch attraktive Angebote machen.

Bereits vor fünf Jahren startete die Bahn eine große Sanierungsoffensive und investierte 28 Milliarden Euro in Gleise und Brücken. Rund 25 700 Brücken gibt es im deutschen Schienennetz. Jede ist anders. Vor allem: Ein knappes Drittel ist älter als 100 Jahre.

Alle drei Jahre werden die Bauwerke gründlich geprüft. Landen sie in der vierten Kategorie, müssen sie zeitnah saniert werden. Bis Ende vergangenen Jahres waren es immerhin 770 Brücken, die die Bahn wieder auf Vordermann gebracht hat. Doch



Jens Gieseler
freier Wirtschaftsjournalist
jg@jens-gieseler.de
www.jens-gieseler.de

das reicht nicht: Die Deutsche Bahn wird in den kommenden zehn Jahren weitere neun Milliarden in die Brückensanierung investieren.

Beispiel Chemnitz Blankenauer Straße

Zu den sanierten Brücken gehört beispielsweise die 130 Meter lange und zehn Meter hohe Brücke in der Chemnitzer Blankenauer Straße. Inklusiv der zehn Brückenbögen waren knapp 9000 Kubikmeter eingerüstet. Da die gesamte Tragplatte inklusive des Schienenbettes erneuert werden musste, war die Brücke im vergangenen Jahr für dreieinhalb Monate komplett gesperrt. Ärgerlich für alle Nutzer, die auf einen Schienenersatzverkehr umsteigen mussten. Für die Baupartner wichtig, dass sie spätestens auf den vereinbarten Punkt fertig waren, denn pro verspäteter Minute und Gleis verlangt die Bahn Geld, die sich im Laufe von Stunden auf Tausende Euro summieren können. „Wir haben das Trag- und Arbeitsgerüst für die Sanierung des Brückenkopfes in einem Arbeitsgang gebaut“, erzählt Dirk Eckart. Pro Quadratmeter muss das Arbeitsgerüst dann eine Tonne tragen können, die Träger sogar 2,5 Tonnen. Entsprechend muss das Fundament für derartige Lasten betoniert werden.



1: Brückenprojekt Chemnitz Blankenauer Straße

Dagegen wurden die Brückenbögen Schritt für Schritt saniert. Das Arbeitsgerüst wurde nach drei fertigen Brückenbögen jeweils verschoben. „Das können wir schnell erledigen und der Bauherr spart sich Kosten, weil weniger Material im Einsatz ist“, so der gelernte Baufacharbeiter. So konnten die Mitarbeiter der Sächsischen Bau die Bögen bereits entfugen und reinigen, bevor schwereres Gerät für die eigentliche Sanierung benötigt wurde.

Die Gemeinhardt Gerüstbau Service GmbH ist ein Sondergerüstbauer. „Alles, was komplex ist oder schnell gehen muss, ist unser Ding“, sagt der zweite Geschäftsführer Walter Stuber. Seit dem Jahrhundert-Hochwasser 2002 haben die Sachsen für Brücken ein besonderes Faible – denn auch die Verkehrswege erlitten damals große Schäden. Die Anforderungen sind vielfältig und benötigen besonderes Know-how und Material: In aller Regel haben die Gerüstbauer es mit mindestens zwei Verkehrswegen gleichzeitig zu tun. Wenn unter der Brücke noch eine Straße oder ein Fluss verläuft, darf während der Sanierung selbstverständlich nichts runterfallen. Zudem: Ein Gerüst kann man schlecht bis in 50 Meter Höhe hinaufbauen, man benötigt also leichte Hängegerüste. Doch an eine Befestigung von Gerüsten haben Architekten vor 50 oder 100 Jahren nicht gedacht, da muss sich Gemeinhardt immer wieder etwas Neues einfallen lassen. Und natürlich spielt der Zeitfaktor immer eine besondere Rolle.

„Wir benötigen hochqualifizierte Mitarbeiter, um uns einerseits durch Arbeitsqualität von Mitbewerbern abzusetzen und andererseits durch Schnelligkeit die höheren Kosten auszugleichen“, sagt Stuber, denn vor allem bei öffentlichen Ausschreibungen zähle nicht Qualität,

2: Chemnitz
Blankenauer Straße



sondern ausschließlich der Preis. Rund 150 000 Euro investiert der Sondergerüstbauer jedes Jahr in die Weiterbildung seiner gegenwärtig 42 Mitarbeiter. Alle 23 Gerüstbauer sind ausgebildet, zehn sogar als staatlich geprüfte Gerüstbau-Kolonnenführer und zwei als Meister.

Beispiel Innbrücke bei Rosenheim

In der Nacht auf Osterdienstag 2018 standen die Gerüstbauer vor der 300 Meter langen Innbrücke bei Rosenheim. Sie wollten rund 30 Tonnen Material auf einem Schienenwagen zu den vier Brückenpfeilern bringen und Gerüste aufbauen, damit die Oberleitungen der Bahnstrecke erneuert werden können. Doch der Winter war zurück mit Temperaturen unter Null Grad, starkem Schneefall und vor allem heftigen Windböen. Die Strecke war lediglich zwischen 23 und 5 Uhr für den Bahnverkehr gesperrt. Dem Bauleiter war das zu gefährlich – er verschob die nächtliche Aktion auf den kommenden Tag.

Am nächsten Morgen traute der dann seinen Augen kaum, als ein Bauzug auf der IC-Strecke stand. Der Schienenwagen konnte nicht eingesetzt werden. Stattdessen mussten die Gerüstbauer das Material per Hand zu den Pfeilern tragen. Mehr als 35 Kilogramm pro Gang sind aus arbeitschutzrechtlichen Gründen nicht möglich. In dem kurzen Zeitfenster, das die Deutsche Bahn dem Bauherrn einräumte, war das nicht zu schaffen. Kurz entschlossen organisierten Bauherr und Gerüstbauer weitere zehn Mann. Das Material war pünktlich an den Pfeilern und die sächsischen Spezialgerüstbauer konnten mit dem Aufbau der Gerüste beginnen.

Internet

<https://www.wiebe.de/saechsische-bau/www.spezialgeruestbau.de>



3: Arbeiten an der Innbrücke bei Rosenheim

