

An einem Strang gezogen

Die alten Lechbrücken bei Augsburg/Gersthofen galten als massiv einsturzgefährdet und konnten in den letzten Jahren nur eingeschränkt befahren werden. Früher oder später mussten sie daher ausgewechselt werden. Kein leichtes Unterfangen, wenn man sich das gigantische Gewicht von 450 Tonnen pro Brücke vergegenwärtigt. So taten sich mehrere Spezialisten zusammen, um den gewaltigen Hub zu wuppen. Hauptauftraggeber war die Firma Max Wild. Die Kranarbeiten führte das Unternehmen Weiland durch, welches mit einem Liebherr LTM 1250

Ein spektakulärer Schwerhub hielt Technik-Fans in Atem. Zwei riesige Autobahnbrücken an der A8 bei Augsburg wurden mit den vereinten Kräften zweier 750-Tonnen-Krane ausgehoben. Kran & Bühne berichtet.



Zwei Krangiganten im Spezialeinsatz

Großes Aufgebot am Lech



Brücke am Haken



vor Ort war. Für die Schwerhübe zeichneten Felbermayr und Riga/Baumann verantwortlich. Zwei Liebherr-Krane vom Typ LR 1750 mit Raupenfahrwerken kamen zum Einsatz, wobei die Maschine von Riga/Baumann 1,5 Meter breite Ketten und das Felbermayr-Modell zwei Meter breite Ketten aufwies. Beide Krane konnten eine Gesamthublast von 256 beziehungsweise 260 Tonnen stemmen. Auf 42 Lastwagen verteilt, waren die Krane in den Tagen zuvor an den Einsatzort transportiert worden.

Frühmorgens wurden die Traversen und Litzenheber am Kran eingehängt und anschließend an der ersten Brücke angeschlagen. Da es eine

Bogenbrücke war, wurden auf der Unterseite die Litzenheber mit angeschlagen, um die Brückenhälften nach dem Schneiden waagrecht vom Widerlager zu heben. Bevor geschnitten wurde, sollte ein Probehub Gewissheit darüber geben, ob die Experten das Gewicht der Brücke richtig berechnet hatten. So wurde die Brücke zuerst mit den

beiden Kranen angehoben. Dann wurde sie wieder auf das Widerlager leicht aufgesetzt und rund 20 Tonnen Last von den beiden Kranen genommen.

Mit zwei Hilfskränen wurde die Brücke anschließend von oben auf jeder Seite schräg nach unten geschnitten. Nach dem oberen Schnitt folgte die Durchtrennung der Fahrbahnbleche und anschließend der äußeren Träger. Danach

nahm als erster der Riga/Baumann-Kran die Last wieder auf, schwenkte nach links und fuhr gleichzeitig zurück. Als nächstes hob der Felbermayr-Kran die Brückenhälfte an, schwenkte und fuhr ebenfalls zurück. Nach dem Schwenk um etwa 110 Grad wurden die Brückenteile auf einem eigens hierfür errichteten riesigen Kiesbett abgesetzt. Das Kiesbett hatte die Größe von zwei Fußballfeldern.

Die zweite Brücke kam am folgenden Tag an die Reihe. Auf gleichem Wege wie beim Hub am Vortag wurde sie abgebaut. Schließlich konnte der Kran von Riga/Baumann für das Ablegen der zweiten Brücke von seiner Ballastbühnen Schwebeballast abnehmen. Dagegen konnte der Felbermayr-Kran seinen Ballastwagen einziehen und auf diese Weise weiter schwenken. Hier zeigten sich die Vorteile eines Ballastwagens.

als erster der Riga/Baumann-Kran die Last wieder auf, schwenkte nach links und fuhr gleichzeitig zurück. Als nächstes hob der Felbermayr-Kran die Brückenhälfte an, schwenkte und fuhr ebenfalls zurück. Nach dem Schwenk um etwa 110 Grad wurden die Brückenteile auf einem eigens hierfür errichteten riesigen Kiesbett abgesetzt. Das Kiesbett hatte die Größe von zwei Fußballfeldern.

K & B



Spektakel für Technik-Fans

Technische Details

Eingesetzte Krane

Zwei Liebherr LR 1750, je Kran 170 Tonnen Oberwagenballast, 45 Tonnen Zentralballast, 31,5 Meter Derrickausleger, 56 Meter SL-Ausleger
Riga/Baumann-Kran: 400 Tonnen Doppelrollen Haken (LG 1550); mit Ballastbühne und 300 Tonnen Schwebeballast bei 20 Meter Radius nach hinten.

Felbermayr-Kran:

600 Tonnen Haken mit einem Rollensatz (325 Tonnen); mit Ballastwagen bei 18 Meter Radius nach hinten und 325 Tonnen Schwebeballast. Ausladung je Kran 29,8 Meter, Hublast 230 Tonnen plus Haken (elf beziehungsweise 15 Tonnen) plus 15 Tonnen Anschlagmittel
Gesamthublast 256 Tonnen beziehungsweise 260 Tonnen