

„Heiße Nächte in Oldenburg“

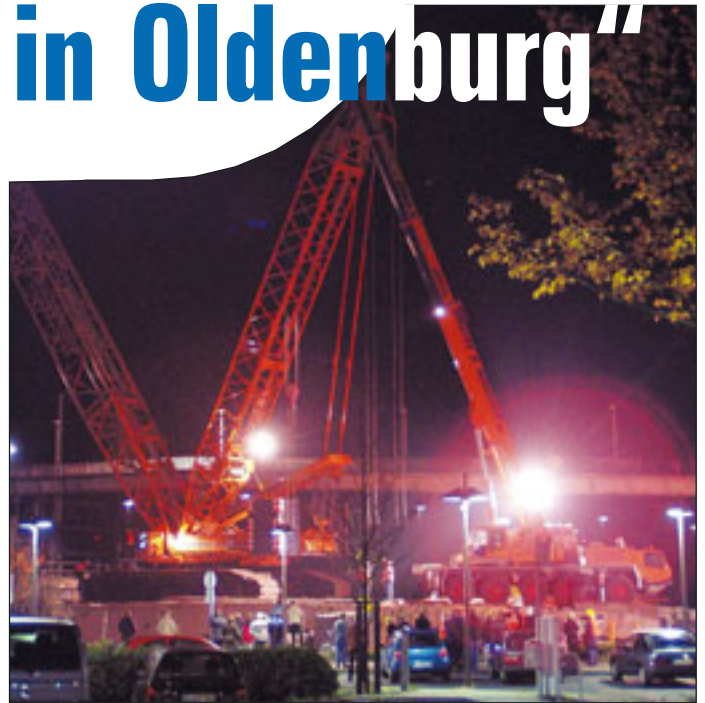
Eine Fußgängerbrücke zu zerlegen und abzutransportieren sollte eigentlich kein größeres Problem darstellen – sollte man meinen. Wenn diese Brücke allerdings im Bereich der Deutschen Bahn gelegen ist, in direkter Bahnhofsnähe mehrere befahrene Bahngeleise überspannt und der Platz für einzusetzende Geräte äußerst eng bemessen ist, dann wird ein solcher Standardeinsatz ein Fall für ausgewiesene Kranexperten, wie die Firma Ulferts & Wittrock in Oldenburg.

Ein Vierteljahrhundert hatte die 130 Meter lange Elisabethbrücke den Bewohnern der Stadtteile nördlich und südlich des Oldenburger Bahnhofs eine bequeme und sichere Möglichkeit geboten, die Geleise der Bahn zu überqueren. Doch nachdem jetzt ein neugebauter Tunnel eine noch bequemere und vor allem schnellere Querung ermöglichte, hatte die Brücke ausgedient. Beim Abbau musste allerdings nicht nur auf die neugestalteten Bahnsteige, sondern auch auf die zahlreichen Oberleitungen der Bahnstrecke Rücksicht genommen werden. Aus diesem Grund musste die Brücke in einzelnen Segmenten demontiert und abgehoben werden. Dabei hatten die sechs Brückenteile Längen zwischen 17 und 25 Metern und Stückgewichte zwischen 90 und 134 Tonnen bei einer durchgehenden Breite von 5,7 Metern. Der eigentliche Brückenkörper wies nur eine Breite von 2,5 Meter auf, war aber zusätzlich mit 1,6 Meter breiten seitlichen Berührungsschutzplatten versehen. Durch diese Platten mussten 350 Millimeter Kernbohrungen geführt werden, um die Anschlagseile hindurch zu führen. Um Scherbelastungen beim Anheben zu verhindern, wurden auf die Berührungsschutzplatten auf jeder Seite 15 Meter lange 300er Stahlträger aufgelegt.

Eine besondere Belastung, bereits während der Vorarbeiten, lag in dem engen Zeitfenster, das die Bahn für die Arbeiten festgelegt hatte. Im Klartext hieß das: Nachtschichten ab 24.00 Uhr. Die eigentliche Schwierigkeit allerdings lag in der Wahl des passenden Krans: Die Wahl fiel daher auf das „Flaggschiff“ der Flotte von Ulferts & Wittrock, einen Terex-Demag CC 2800-1, einen Raupenkran der 600-Tonnen-Klasse, der nicht nur über die ausreichende Tragkraft, sondern auch über die benötigte Ausladung verfügte.

Bereits auf der Südseite des Bahnhofs, auf der „nur“ ein Segment von 118 Tonnen abgehoben werden musste, zeigte sich, dass der Großkran die beste Wahl war: Ausgerüstet mit 48 Meter Hauptmast und 30 Meter Superlift-Mast und balla-

Ulferts & Wittrock demontierte in Nachteinsätzen die Fußgängerbrücke am Oldenburger Bahnhof. Torsten Hansen war für Kran & Bühne mit dabei.



stiert mit 180 Tonnen Heckballast, 60 Tonnen Zentralballast und 150 Tonnen Superlift-Ballast, konnte der Kran bei einer maximaler Ausladung von 35 Meter mit der Last „spielen“. Allerdings war es trotz der enormen Hubkraft des CC 2800-1 nicht möglich,

den Hub in einem Durchgang auszuführen. „Nachdem das Brückenteil frei war, musste der Kran es bis auf eine Ausladung von 18 Metern heranholen, um den Superlift-Ballast abzusetzen“, schildert der für den Einsatz bei Ulferts & Wittrock verantwortliche Betriebsleiter Michael Heese die besonderen Platzprobleme. „Dieses Absetzen des Gewichtes war erforderlich, weil auf Grund der beengten Platzverhältnisse kein Platz zum Schwenken des Krans vorhanden war. Erst nach dem Absetzen konnte der Kran in eine Position fahren, die ein Verschwenken erlaubte.“

Nach der einfacheren Südseite wurde der Kran auf die Nordseite umgesetzt. Auch hier war der Zeitfaktor die größte Herausforderung für das Baustellenpersonal: Bis Mitternacht ging auf der Baustelle so gut wie gar nichts, erst dann erwachte der CC 2800-1 so richtig zum Leben, und die immer noch zahlreichen Schaulustigen rund um die Baustelle konnten Zeuge werden, wie der mit einem 78 Meter Hauptmast und einem 30 Meter Superlift-Mast ausgerüstete Großkran zunächst neben den bereits aufgelegten 180 Tonnen Heckballast und 60 Tonnen Zentralballast mit zusätzlichen 300 Tonnen Superlift-Ballast verballastet wurde und schließlich nach und nach die einzelnen Brückensegmente ins Seil nahm und in die Nacht verschwinden ließ.

Insgesamt dauerte der Kraneinsatz an der Elisabethbrücke sieben Tage, wobei alleine vier Tage für den Aufbau und das Umsetzen des Krans benötigt wurden.