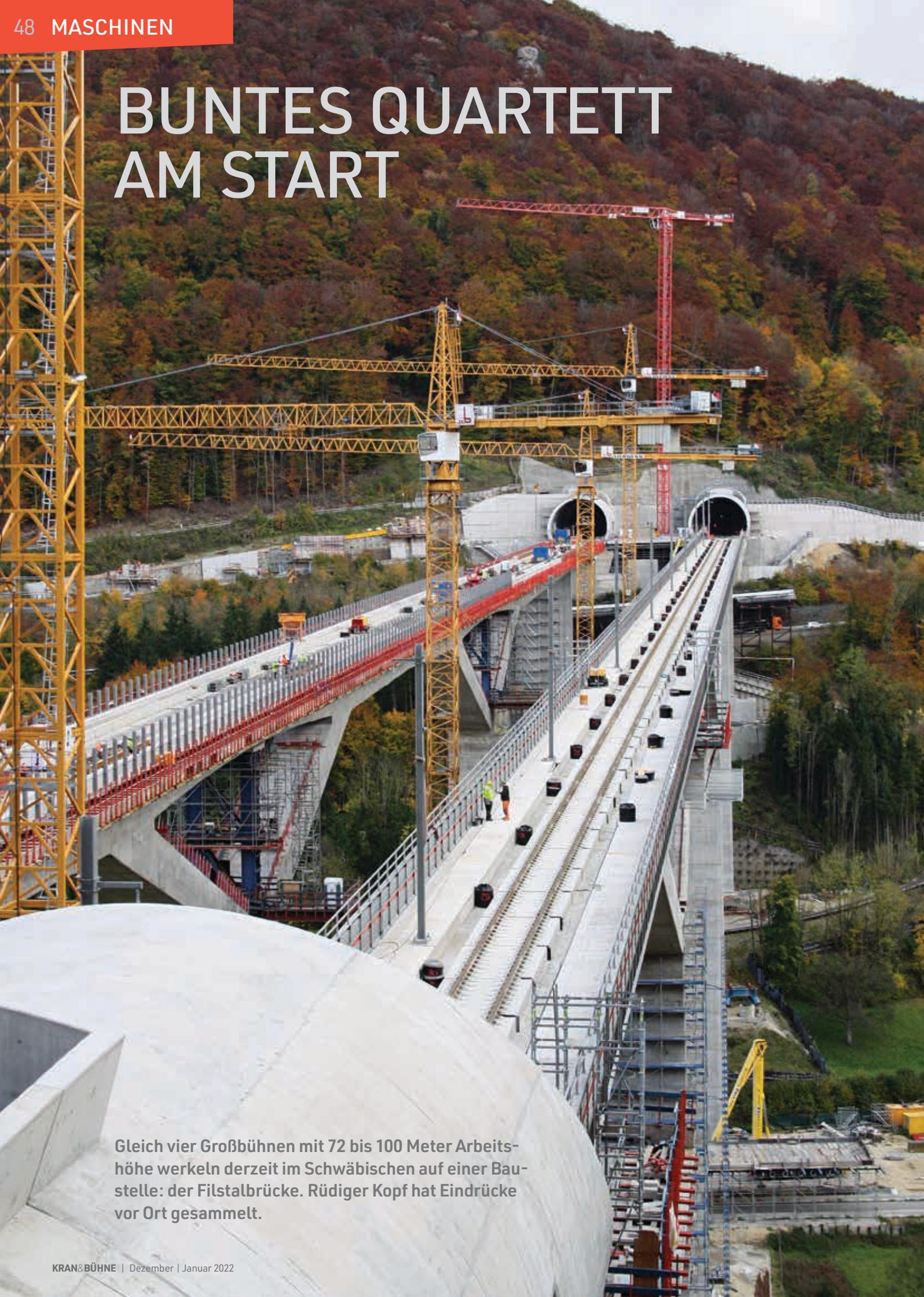


BUNTES QUARTETT AM START



Gleich vier Großbühnen mit 72 bis 100 Meter Arbeits-
höhe werkeln derzeit im Schwäbischen auf einer Bau-
stelle: der Filstalbrücke. Rüdiger Kopf hat Eindrücke
vor Ort gesammelt.

Es ist eines der Großprojekte in Deutschland: Stuttgart 21. Eines der auffälligsten Bauwerke auf dieser Neubaustrecke ist zweifelsohne die Filstalbrücke. Diese Eisenbahnbrücke – eigentlich sind es zwei – wird die dritthöchste in Deutschland werden. 85 Meter über dem Talgrund werden ab dem Winterfahrplan 2022 die ICE mit über 200 km/h darüberdonnern, so der Plan. Doch bis dahin gilt es erstmal, alles fertigzustellen. 55.000 Kubikmeter Beton und 7.700 Tonnen Stahl wurden und werden in einem straffen Zeitplan am sogenannten Alaufstieg für die Brücke verbaut werden.

Und seit August helfen eine Wumag WT1000 von Eisele und eine Palfinger P1000 von BMS bei den Nachbesserungen an den Pfeilern und vor allem am Trog, der Unterseite der Brücke. Hinzu kamen noch eine Palfinger P900 aus dem Bestand von BMS sowie eine Ruthmann T720 aus dem Fuhrpark von Paul Becker Arbeitsbühnen. Die Niederlassung von Becker im nahen Berghülen hat von der ausführenden ARGE den Auftrag erhalten, vier passende Großbühnen ins Schwäbische zu holen. Außer der 72-Meter-Maschine wurden alle anderen von Becker zugemietet. Ein buntes Quartett, das erst einmal organisiert werden musste. „Die zweite Bühne von BMS wurde kurzfristig angefordert“, berichtet Armin Ruhland, der Niederlassungsleiter von Becker in Berghülen, der das Kunststück hinbekam. Und wenn er kurzfristig meint, hieß dies in diesem Fall, dass eine Maschine am Montag dastehen musste – der Anruf erfolgte am Freitag. Da helfen

sicherlich 30 Jahre Erfahrung aus der Bühnenbranche und die Kontakte, die Ruhland in seinem Berufsleben geknüpft hat. Neben den Großbühnen finden sich auch zahlreiche „Kleinbühnen bis 40 Meter“, wie Ruhland sie nennt, an der Brücke und den anschließenden Boßler- und Steinbühltunneln.

Doch wofür werden die Großbühnen nun gebraucht? Der Faktor Zeit ist bei diesem Großprojekt entscheidend: Am 13. Dezember 2022 wird der erste ICE über diese Brücke fahren – komme, was wolle. Also gilt es, immer weiter an dem Bauwerk zu arbeiten.

Wer aber jemals mit Beton zu tun hatte, weiß, dass gerade dieser Baustoff bei Hitze oder Regen zwar eingebaut wird, aber ganz unterschiedlich reagiert. Da kann schon der ein oder andere „Schönheitsfehler“ dabei sein.

Mit den Großbühnen wiederum kann man nun bequem vom Talgrund aufsteigen und am Bauwerk arbeiten – und gegebenenfalls die entsprechenden Stellen ausbessern. Brückenuntersichtgeräte, mit denen das Gleiche von oben her getan werden könnte, kommen aus einem anderen Grund nicht in Frage: dem Zeitmangel. Denn die nächsten Gewerke sind bereits dabei und haben sich darangemacht, Gleise und Belag aufzubringen. Nur so ist tatsächlich der reguläre Betrieb ab Winter 2022 möglich. ■

ZAHLEN ZUM PROJEKT

Mit dem eigentlichen **ersten Brückenüberbauabschnitt** wurde Anfang 2018 begonnen. Die Gleise werden seit Anfang September 2021 auf der ersten Brücke verlegt, und der **Gleislückenschluss** war im Oktober. Das Gefälle beträgt 2,3 Prozent, was einen Höhenunterschied von rund elf Metern auf rund 480 Meter Länge entspricht.

Verbauter **Beton**: 55.000 Kubikmeter,
..... etwa 126.500 Tonnen
Verbauter **Betonstahl**: 7.700 Tonnen
Verbauter **Spannstahl**: 1.000 Tonnen
Erdbewegung: 140.000 Kubikmeter



Großes Bild S. 48: Auf der ersten Seite der Filstalbrücke wurden die Gleise bereits gelegt

Für Nacharbeiten stehen vier Großbühnen mit 72 und mehr Metern Arbeitshöhe an der Filstalbrücke, einem Teilstück von Stuttgart 21