„Eher was Kleineres“

Bei Abriss der Rednitzbrücke sind Routiniers am Werk

SCHWABACH – Langsam wird es eng. Der Beton-Stahl-Binder hängt schwer über der Rednitz. Gehalten nicht mehr von den Brückenpfeilern, sondern von zwei mächtigen Autokränen auf jeder Uferseite.

Schon sehr weit haben Arbeiter und Maschinen das 103 Tonnen schwere Teil an das Ostufer gezogen. Jeder Meter, der dort zum Aufliegen kommt, wird sofort mit Hydromeisel und Betonschere zerlegt.

„Mehr Last nach drüben“

Oberbauleiter Manfred Schneider beobachtet die schwere Last vom Westufer aus. Alles im Griff. Dann aber sagt er: „Der 500-Tonnen-Kran hier ist jetzt langsam am Ende.“ Schneider gibt per Funk Anweisung ans Ostufer. Der 250-Tonnen-Autokran dort drüben müsse mehr Last übernehmen. Sonst drohe auf dieser Seite der weit ausgeschwenkte Kran zu kippen.

Dennoch alles Routine. „Ich habe bereits 83 Brücken abgerissen“, verrät Manfred Schneider. „Der Abriss der Neckarbrücke A 6 bei Mannheim, oder die Lechbrücke A 8 bei Augsburg, das war ich“, sagt er nicht ohne Stolz. Seit 33 Jahren arbeitet Schneider für die Firma Wild in Berkheim.

Und jetzt der südliche Teil der Rednitzbrücke der A 6. Der Abbruch ist für ihn zwar kein Kinderspiel, aber „doch eher was Kleineres“.

Schonung für den Fluss

Vor zwei Wochen hatte die Firma begonnen, die Fahrbahndecke abzusägen und auszuheben. Dann ging es an die jeweils 30 Meter langen Betonbinder zwischen den Brückenpfeilern. Neun solcher Beton-Stahl-Überbauten waren abzutragen. Um den Fluss möglichst zu schonen, war es der Firma zur Aufgabe gestellt worden, die Binder, die direkt über dem Fluss hängen, per Kran ans Ufer zu heben. Der Bauschutt wird abtransportiert, zum Teil aber auch gleich wieder auf der Baustelle verwendet.

Per Funk verständigt sich Oberbauleiter Manfred Schneider mit seinen Kollegen am anderen Rednitz-Ufer. Zwei schwere Autokräne müssen so koordiniert werden, dass die 30 Meter langen Betonbinder, die direkt über dem Fluss hängen, sicher an Land kommen. Foto: Matthias Kronau

Denn sobald die Abbruchexperten fertig sind, geht es an den Neubau. „Im September wollen wir fertig sein“, ist Polier Thomas Braunreuther von der Firma Raab in Ebensfeld zuversichtlich. Braunreuther hat zwar noch keine 83 Brücken abgerissen, aber immerhin rund 30 Übergänge neu gebaut. Ein entscheidender Punkt beim Neubau der Rednitzbrücke sind die Bohrpfähle. Bis zu zwölf Meter müssen sie in die Erde versenkt werden, damit die Brücke einen festen Halt hat.

Geologische Untersuchungen haben ergeben, dass an dieser Stelle im Boden zunächst sandige und tonige Erde abwechseln. Da geht man als Brückenbauer lieber etwas tiefer.

Da auf der Brückenhälfte in Richtung Nürnberg später drei Fahrspuren plus Standstreifen Platz finden sollen, werden künftig nicht drei, sondern je sieben Brückenbinder zwischen den einzelnen Brückenpfeilern sitzen. Dass der sechsspurige Autobahn-Ausbau notwendig ist, dafür braucht Thomas Braunreuther keine Verkehrsstatistik zu lesen. Er sieht und hört die Fahrzeuge jeden Tag neben seiner Baustelle vorbeirauschen: „Ganz schön viel los hier“.

Da ist Abbruchexperte Manfred Schneider vielleicht ganz froh, dass sein Job an der A 6 so gut wie vorbei ist. „Morgen geht es nach Weilheim.“ Da steht eine Brücke über die Ammer. Noch.

MATTHIAS KRONAU