

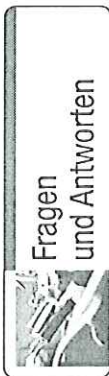
## Warum die laufenden Sanierungsarbeiten an der Rheinbrücke für Ärger bei den Pendlern sorgen

Von unserem Redaktionsmitglied  
Matthias Kuld

man dort doch jemanden arbeiten  
sehen?

Karlsruhe/Wörth. SMS, Fax, Mail – auch im Regierungspräsidium Karlsruhe (RP) hat man zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Pendler sauer sind, die täglich die Rheinbrücke nutzen müssen. Wegen der bis 30. September angesetzten Sanierungsarbeiten stehen nur vier Fahstreifen insgesamt zur Verfügung – und das auch nur auf einer Brückenhalfte. „Schafft denn da keiner?“, „Warum sieht man denn niemand auf der Baustelle?“, „Wann fangen die denn an?“ – die Klagen der Pendler, die auch in vielen Leserzuschriften an die Badischen Neuesten Nachrichten geschildert wurden, haben mit dem zu tun, was man an der Baustelle sieht.

Und viele, die täglich auf dem Weg zur und von der Arbeit im Stau sehen, sehen nichts. An-



Fragen und Antworten

nachzufragen. Auskunft gaben der Brückenspezialist der Behörde, Walter Kattitz, sowie seine Mitarbeiter Michael Lump und Jürgen Schätzle.

*Um was geht es eigentlich genau bei der aktuellen Sanierung?*

Drei Dinge sind zu erledigen. Es geht um die Prüfung der Tragselle, zudem ist der Deckanstrich also der Korrosionsschutz der Kabel zu erneuern. Außerdem müssen die Fahrbrückenübergänge an den Enden der Brücke erneuert werden.

*Was muss denn bei den Fahrbrückenübergängen gemacht werden?*

Das ist der unmittelbare Bereich zwischen Widerlager und eigentlichem Brückenbauwerk. Die Konstruktion ist wie eine „Dehnfluge“ und an sich nur 50 Zentimeter breit. Aber sie ist entscheidend, denn die Brücke mit ihren 292 Metern Weite – der „Überbau“ – dehnt sich zwischen Winter und Sommer 45 Zentimeter aus. Das fängt der Fahrbrückenübergang auf. Die Übergänge sind übrigens der am stärksten beanspruchte Teil des gesamten Bauwerks. Die Sanierung ist eine komplizierte Arbeit.

*Wenn es so kompliziert ist, müsste*

BNN Ettlingen 27.06.12

Es wird gearbeitet. Zehn Stunden am Tag. Auch samstags. Aber man sieht die Menschen kaum. Das hängt an zwei Dingen. Zum einen ist das eigentliche, kleine „Arbeitsfeld“ von etwa elf auf vier Meter blickdicht abgezäunt. Zum anderen können dort nur drei, maximal fünf Mann arbeiten.

*Was macht die Fahrbrückenübergänge denn so kompliziert?*

An diese Konstruktion, die alle 25 Jahre erneuert wird, werden enorme Anforderungen gestellt. Sie muss Ausdehnung und Kontraktion aushalten – und dazu noch die Fahrzeuge jeden Tag, insbesondere den Schwerverkehr. Zudem muss sie wasserdicht sein. Bei der Sanierung wird die Übergangskonstruktion vollständig erneuert. Das heißt: unterhalb der Fahrbrücke Beton wegstrahlen und eine neue Konstruktion mit Gummilamellen einbauen. Das wird auf Maß gebaut und gibt es daher nicht einfach von der Stange. Die Arbeit kostet Zeit, weil sie aufwendig ist und wegen der beschränkten Raumverhältnisse auch durch den theoretischen Einsatz der doppelten Zahl von Arbeitskräften nichts gewonnen werden könnte.

*Bei der Arbeit an den Tragsellen muss man auch genau gucken, dass man jemand schaffen sieht – so empfinden es die Pendler, wenn sie im Stau warten und Zeit haben.*

Auch hier wird eigentlich ständig gearbeitet. „Eigentlich“ bedeutet zwei Einschränkungen. Kontrolle und Abstrahlen der insgesamt 64 in drei Blöcken zu je 18 durchlaufenden Seile mit je 82 Millimetern Durchmesser wird in bis zu 48 Metern Höhe vom Hubsteiger aus erledigt. Und da gibt es Sicherheitsvorschriften. Bei mehr als zehn Metern Wind pro Sekunde schaltet das Gerät ab und fährt herunter. Und überhaupt, so das RP, geht es dank Hubsteiger insgesamt viel schneller. An der Rheinbrücke Speyer werden die Seile erst „eingel-

haust“, und dann kontrolliert. Der Zeitaufwand dort ist um ein Vielfaches höher.

*Dann gibt es noch Diskussionen wegen des Taupunkts. Um was geht es denn da?*

Die Tragselle erhalten einen Korrosionsschutz. Der kann laut RP nur bei ganz bestimmten äußeren Bedingungen aufgetragen werden. Die ergeben sich aus drei Parametern: Lufttemperatur, Luftfeuchtigkeit, Seiltemperatur.

*Probleme, Einschränkungen, Aufwand: Was kosten die Arbeiten eigentlich?*

Das Ganze ist vergleichsweise preiswert – 750 000 Euro.

*Und der Fertigstellungstermin 30. September steht?*

Das RP sagt Ja, wenn nichts Unvorher-

gesehenes dazwischenkommt. Die Behörde will die Arbeiten weiter vorantreiben und im Interesse der Verkehrsteilnehmer pünktlich abschließen.

## Vorschläge vom Fahrgastverband

Karlsruhe/Wörth (BNN). Die Regionalverbände Mittlerer Oberrhein und Südpfalz haben sich mit Verbesserungsvorschlägen an den KVV, die AVG und den Zweckverband „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ gewendet.

Grund ist der „tägliche Stau auf der Rheinquerung“, vor allem wegen der

aktuellen Sanierungsarbeiten. Der Fahrgastverband habe geprüft, ob es möglich sei, morgens ein Zusatzangebot für Berufspendler anzubieten, heißt es in einer Pressemitteilung. So könnte beispielsweise die Stadtbahn von Wörth-Dorschberg statt im 20-Minuten-Takt alle zehn Minuten fahren. Der Fahrplan der Bahn nach Germersheim habe noch Luft für Optimierungen. Zudem könnten von anderen Bahnen Zustiege-Punkte für Pendler bedient werden, heißt es weiter.