

Stählerne Autobahnquerungen

Auftraggeber der Hubarbeiten ist die IMO Leipzig. Dahinter verbirgt sich die Industriemontagen Leipzig GmbH, die hier am Autobahndreieck Nuthetal zwischen den Autobahnen A115 und A10 zwei Trogbrücken montiert. Der Neubau ist für den dreistreifigen Ausbau des Berliner Autobahnringes notwendig. Die Trogbrücken sind je 156 m lang und verfügen über eine Masse von 590 t (BW 1) bzw. 343 t (BW 45). Die Brückenelemente werden zu Großsegmenten bis maximal 290 t pro Segment vormontiert und mittels Großkran eingehoben. Der Montagezeitraum selbst ist von April 2007 bis November 2007 veranschlagt.

Angesichts der Rahmenbedingungen also eindeutig ein Job für eine erfahrene Mannschaft, die mit viel Routine auch in unklaren Situationen die notwendige Ruhe bewahrt und in kritischer Situation immer auch die passende Technik zur Verfügung hat bzw. mit den vorhandenen Mitteln praktisch immer eine Lösung findet.

Das merkt man schon beim Aufbau des Liebherr-Telekrans. Da sitzt, wie so oft zitiert, jeder Handgriff. Nach dem exakten Ausmessen des Standplatzes, der Absicherung der jetzt nur noch einstreifigen Fahrbahn Richtung Frankfurt/O. und dem sich anschließenden Abstützen des LTM 1500 werden im Minutentakt die entsprechenden Begleitfahrzeuge herangefahren und die notwendigen Ballast-Teile zügig auf dem Unterwagen abgesetzt. Der Zug mit Grundplatte, Zusatzwinde und Anschlagmittel ist konsequenterweise direkt neben dem Kran geparkt worden – die Routine ist bei jedem Arbeitsgang zu spüren. Mit dem abschließenden Wechsel der Hakenflasche und dem erneuten Einscheren des Haupttragseils ist somit nicht viel Zeit vergangen, bis Detlef Wörndel und seine Kollegen den Kran „einsatzbereit“ melden können.

Gute Terminplanung

So bleibt vor dem eigentlichen Anschlagen der Last noch etwas Zeit, zwischen Kran und Autobahn bei einer Tasse frischem Kaffee etwas Stollen zu verzehren – ohne Mampf keinen Kampf! Dann kämpfen sich in den kommenden Minuten insbesondere die Mitarbeiter der Unternehmen IMO und Eurovia mit den Anschlagseilen im XXL-Format ab, die nun mit dem 115 t schweren Brückenteil verbunden werden sollen. Die Besonderheit: Da die Stahlkonstruktion mit leichtem Gefälle auf seine Lager gesetzt werden soll, müssen die Anschlagseile durch zusätzliche Schäkkel auf der entsprechenden Seite etwas länger ausgelegt werden. Doch auch hier ist mit Routine

Planar NL SMJ*



Planar NL SMJ* mit Rückmeldesystem

Detallansicht SMJ*



SMJ = Surface
Mounted Joystick

www.nbb.de

NBB Controls + Components AG
DE-75248 Ölbronn-Dürren Otto-Hahn-Str. 3-5
Tel. 07237/ 999-0 Fax 07237/ 999-199