

Autokrane sorgen für BAB-Infos



Die Demontage einer alten Schilderbrücke auf der A5.

Im Zuge der Modernisierung der automatischen Verkehrsbeeinflussung werden auf den Autobahnen der Bundesrepublik die Schilderbrücken ausgetauscht. Das beauftragte Team der Hellmich Kranservice GmbH braucht dafür starke Nerven und Erfahrung.

Text und Fotos: Michael Findeiß

Der Vorgang erfolgt in zwei Schritten: Zunächst werden die neuen Brücken gesetzt und betriebsbereit gemacht. Hierbei ist oft das weiße Hinweisschild „Probetrieb“ an den neuen Schilderbrücken zu sehen. Im Anschluss werden die alten Schilderbrücken, die Jahrzehnte lang ihren Dienst verrichtet haben abgebaut.

Der Einsatz auf der Autobahn erfordert eine gute Planung und Timing. Diese Arbeiten werden bei laufendem Verkehr durchgeführt. Zunächst wird der Verkehr von Mehreren auf eine Spur zusammengeführt. Daraus resultiert die mögliche Abstützbreite für einen Mobilkran. Anhand dieser und des zu erwartenden Gewichts der Brückenkomponenten kann die be-

nötigte Krangröße bestimmt werden. Außerdem ist in der Planung die Reihenfolge der beteiligten Fahrzeuge in der Baustelle festzulegen. Wenn der Kran einmal steht, kann niemand innerhalb der gesperrten Fläche mehr um ihn herumfahren.

Bei der Ausführung der Arbeiten ist die Sicherheit aller Beteiligten und des fließenden Verkehrs oberstes Gebot. LKWs, die mit 80 km/h die Baustellenfahrzeuge passieren, produzieren einen enormen Winddruck und Sog. Das kann schnell zur Gefahr für Personen werden.

Herunterfallendes Werkzeug kann für Personen und Verkehr sehr gefährlich werden. Die Monteure müssen sich, bevor sie auf die Hubsteiger aufsteigen, genau überlegen, welche

Werkzeuge und Hilfsmittel sie brauchen und eventuell zusätzlich benötigen könnten. Jedes Heruntersteigen und Queren der Fahrbahn ist gefährlich.

Bei dieser Demontage wurde ein Hubsteiger auf der linken Spur der Gegenfahrbahn platziert, um von dort an die alte Schilderbrücke zu gelangen, um sämtliche Bolzen und Muttern zu öffnen. Unten werden die Stützen von den Fundamentbolzen getrennt und oben die Verbindungen zum Querträger aufgeschraubt. In die andere Fahrtrichtung sind die Monteure auch dabei, die Stützen und den Querträger zu lösen.

Kranfahrer Alexander Petritski hat seinen ATF 70 wie abgesprochen platziert und stützt ihn ab. Beim Legen der Unterleggehölzer kommt



Nachts auf der A5: Hellmich Kranservice beim Aushub einer alten Schilderbrücke.



Eine der neuen 1,6 Tonnen wiegenden Stützen wird eingehoben.



Eine neue Brückenstütze am Haken des ATF 70 von Hellmich.

er dem fließenden Verkehr sehr nahe. Er spürt die Gischt der feuchten Fahrbahn und den Luftdruck der vorbeifahrenden LKW's. Äußerste Vorsicht ist geboten.

Nachdem der Kran abgestützt ist, wird das richtige Kettengehänge aufgenommen, ebenso wie die Schlupps, die oben um den Querträger der Brück gelegt werden. Wenige Minuten später hat ein Monteur auf der Brücke den Kranhaken an die richtige Stelle dirigiert und die Schlupps um den Querträger gelegt. Nun ist es Zeit die Kettengehänge auf Spannung zu bringen und so das Lösen der Verbindungen zu den Stützen zu ermöglichen. Jetzt ist es an der Zeit, dass die Polizei die verbleibende Fahrspur sperrt. Der Hub steht kurz bevor ...

Gutes Einweisen und viel Gefühl bei der Steuerung des Krans entlasten die Verbindungsschrauben zu den Stützen und lassen sogleich den Querträger schweben. An den Führungsseilen geführt wird die Brücke auf die Rückseite des ATF70 geschwenkt und auf der gesperrten Fahrspur abgelegt. Mit einer schnellen Bewegung schwenkt der Kran zur Stütze in der Fahrbahnmitte. Hier wurde zwischenzeitlich eine Öse eingeschraubt, an der das Kettengehänge des Krans befestigt wird. Die Stütze lässt sich ohne Gegenwehr anheben und hinter dem Kran neben dem Querträger ablegen. Hier sind Monteure schon dabei, diverse Teile abzubauen, um „kompakte“ Abmessungen für den Transport zu erreichen.

Die eine Fahrspur wird von der Polizei freigegeben und der Verkehr nimmt Fahrt auf, während die letzte Stütze vom Fundament gehoben wird. Der wartende LKW, eine 2-Achs-Sattelzugmaschine mit einem telekopierten 3-Achs-Telesattel, fährt an die festgelegte Position, um beladen zu werden. Zeitgleich werden Anbauteile und Flansche von dem Querträger und den Stützen abgebaut, Schlupps zum Drehen und Verladen der Komponenten platziert. Nun wird konzentriert eine Komponente nach der Anderen gedreht und dann verladen.

Der LKW-Fahrer hat diese Zeit genutzt und seine Anschlagmittel bereitgelegt. Mit den Monteuren weist er den Kranfahrer sorgfältig ein, um die Ladung sicher verzurren zu können.

Es waren in der Summe sieben Hübe mit jeweils einer Last von 4,5 Tonnen für die Querträger und 1,6 Tonnen pro Stütze nötig. Die Monteure sammeln alle Teile, die noch auf der Fahrbahn liegen ein, reinigen die Fahrbahn und machen die Fahrzeuge abfahrbereit.

Petritski rüstet seinen ATF 70 wieder ab und macht ihn ebenso abfahrbereit. 1,5 km weiter wartet schon die nächste Schilderbrücke.



Ein alter Schilderbrückenträger wird ausgehoben.



Der neue 4,5 Tonnen wiegende Querträger wird eingehoben.



Kranfahrer Alexander Petritski von Hellmich Kranservice.