

Punktlandung auf der Krefelder Straße

41 Meter hoher Pylon der CHIO-Brücke aufgestellt. Millimeterarbeit für absolute Spezialisten. Zwei Millionen Euro Gesamtkosten.

VON FELIX LENNERTZ

Aachen. Was ist über die Brücke am Tivoli nicht alles geschrieben worden, wie wurde über sie geschimpft. Zu teuer, unnütz, Größenwahnsinnig waren nur einige der Adjektive. Am Samstag ist nun ein wesentlicher Teil des Brückenbaus gelungen – ein im Wortsinne wirklich großer Wurf, architektonisch, aber auch vom Gewicht her.

Eine Offenburger Spezialfirma hat mit etwa 30 Mitarbeitern und drei Kränen den neue Pfeiler für die Brücke aufgestellt – ein wuchtiger Pylon von 41 Metern Höhe und 66 Tonnen Gewicht, an dem die Brücke demnächst hängt. Wenn das Bauwerk fertig ist, kommt oben noch eine Art Nadel drauf, noch einmal 25 Meter.

Übrigens: Die Brücke heißt nicht Tivoli-Brücke, sie soll als CHIO-Brücke in den offiziellen Sprachgebrauch eingehen. Baudezernentin Gisela Nacken, die dem Ingenieurspektakel im regenfesten Cape beiwohnte, erläuterte, dass das (auch) dem Sponsoring durch den ALRV geschuldet sei. „Die Finanzierung des Baus war eine extrem enge Sache. 1,2 Millionen, mehr hatten wir nicht zur Verfügung, dafür kann man eine herkömmliche Brücke bauen. Wir wollten aber an dieser zentralen Einfallstraße eben ein richtig tolles Bauwerk, ein richtig exzellentes Ingenieurbauwerk.“

Etwa zwei Millionen Euro kostet die CHIO-Brücke, davon trägt die Stadt 1,2 Millionen Euro. 600 000 Euro kommen vom Land. Bleibt eine Lücke von 200 000 Euro, die mit Hilfe des ALRV geschlossen werden konnte. „Der ALRV hat sich mit 150 000 Euro engagiert.“ Als Gegenleistung grüßen demnächst zwei von innen beleuchtete CHIO-Logos von der Brücke. Dem Vernehmen nach sind die letzten



Spezialisten mit Spezialwerkzeug: In stundenlanger Feinarbeit wurde am Samstag der Pylon für die CHIO-Brücke an der Krefelder Straße aufgestellt. Die Straße war dazu viele Stunden gesperrt. Fotos: Andreas Steindl

50 000 Euro durch freundliches Entgegenkommen der bauausführenden Betriebe eingespart worden – eine Punktlandung gewissermaßen. Auch beim Aufbau am Samstag galt es, eine Punktlandung hinzulegen. Das 66 Tonnen schwere Bauteil musste zuerst einmal vom Schwertransporter her-

untergezogen und aufgerichtet werden. Eine Arbeit, die sehr ruhig und völlig ruckfrei ausgeführt werden musste. Sonst wäre der Spezialstahl möglicherweise in Bewegung geraten, es hätte zu Auswölbungen kommen können, die später die Stabilität beeinträchtigen könnten. Einmal in der Aufrechten,

wurde es richtig kompliziert. Der zweite Kran hob den Pylon an – und musste ihn millimetergenau auf die Standfläche bewegen. Die wahre Finesse war aber gefragt, um den Pylon überhaupt erst dorthin zu bekommen. Denn: Er ist so entworfen, dass er mit einer Neigung von etwa fünf Prozent dasteht. Das dient dazu, ein Gegengewicht zur Brücke herzustellen, die auf der anderen Seite an diesem riesigen Pfeiler hängen wird.

Der Pfosten musste also in Schräglage herabgelassen werden – und dabei Baugerüste, Stahlarmierungen und die höchst aufwändigen Einschaltungen für den eleganten Brückenbau passieren, ohne sie zu beschädigen oder gar zum Einsturz zu bringen. Ein bisschen so etwas wie Riesen-Mikado im Porzellan-Laden. Nach etwa einer Stunde war der Fuß des Pylons nur noch etwa einen Meter von seinem Sockel entfernt. Aber dann zog es

sich: Der Armierungsstahl, der aus dem Fuß herausragte, musste mühsam und von Hand in die richtige Position gedrückt und gebogen werden. Schwere, harte Arbeit, bei der Spannung, Trennscheiben, Muskelkraft und viel Augenmaß zum Einsatz kamen. Im Pfeiler standen zu diesem Zeitpunkt zwei Arbeiter – sie sicherten von innen heraus, dass sich nichts verkantet, dass jeder Bolzen sein Loch am Pylon trifft – wirkliche Millimeter-Arbeit, es gab praktisch null Toleranz. Nach etwa drei Stunden dann war der Aufbau geglückt. In den kommenden Tagen wird der Pylon übrigens abschnittsweise zubetoniert, er ist demnächst ein Stahlbeton-Pylon mit Stahlhülle, eine seltene, aber besonders stabile Bauweise, wie Ingenieure auf der Baustelle versicherten.

Die Fertigstellung der CHIO-Brücke ist für Ende März 2012 fest eingeplant

Damit alles zusammenpasst, griffen am Samstag auch ALRV-Ehrenpräsident Klaus Pavel und Baudezernentin Gisela Nacken (Foto) zum Schraubenschlüssel.

Die neue Brücke schlängelt sich wie ein „S“ über die Fahrbahn. Sie ist komplett barrierefrei, kommt also ohne Stufen aus und ist somit auch für Fahrradfahrer und Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, zugänglich. Da die



größte Steigung dennoch, bauart- und standortbedingt, bei 18 Prozent

liegt, bleiben alle ebenerdigen Querungsmöglichkeiten an den Ampeln erhalten.

Die Gesamtlänge beträgt etwa 100 Meter, die Fertigstellung ist für den späten März 2012 ins Auge gefasst.

Noch einmal richtig spannend wird es, wenn der Betonkörper der Brücke mit Stahlseilen am Pylon aufgehängt wird – auch dann sind wieder die Ingenieure aufs Äußerste gefordert.