

# Tendenz zur Verbindung



Unter dem Namen „Tendenza“ wurde das Siegerprojekt einer vorangegangenen Ausschreibung eingereicht. Der neue Brücke für den Langsamverkehr in Rotkreuz im Kanton Zug verbindet den nördlichen Stadtteil mit dem südlichen.

Text und Bilder: Erich Urweider

**D**ie Brücke, die die SBB-Gleise quert, wurde in insgesamt fünf Nächten eingehoben. Im Einsatz waren neben dem Terex CC 2400 von Togenburger auch ein Liebherr LTM 1220-5.1 der Senn AG.

Rotkreuz liegt am Zugersee und der Bahnhof des beschaulichen Ortes wird zunehmend wichtiger für die Pendler, die sich bei Zugwechseln durch die Bahnstufenerführung quälen müssen. Neben den Umsteigenden wird die Bahnstufenerführung ebenso für den Langsamverkehr genutzt, der die Bahngleise queren

muss, um vom südlichen Stadtteil, der vor allem als Wohnzone genutzt wird, in den nördlichen Stadtteil zu gelangen, wo sich diverse Industriebetriebe befinden.

Neben den Industriebetrieben befindet sich unmittelbar nördlich des Bahnhofs auch der neue Standort der Hochschule Luzern, der zu-

Die Baustelle von oben.



Der CC 2400 von Toggenburger steht zwischen den Schienen und dem Sportplatz von Rotkreuz.



sätzlich für Schülerverkehr sorgt. So wurde eine Ausweichmöglichkeit notwendig. Von Anfang an stand eine Brücke als Lösung des Verkehrsengpasses zur Diskussion. In einem einstufigen Wettbewerb mit Vorqualifikation wurde ein geeignetes Konzept für die rund 100 m lange Konstruktion gesucht. Das Siegerprojekt hört auf den Namen „Tendenza“, was übersetzt „Tendenz“ bedeutet.

Die Personenüberführung umfasst neben der eigentlichen Brücke vier Treppen mit dazugehörigen Aufzügen, die als allseitig verglaste Stahlkonstruktionen ausgeführt wurden. Diese Bauweise verhilft der Brücke zu einem schlanken Profil. Die ganze Konstruktion wurde aus Baustahl gefertigt und danach durch eine anthrazitfarbene Beschichtung vor Korrosion geschützt.

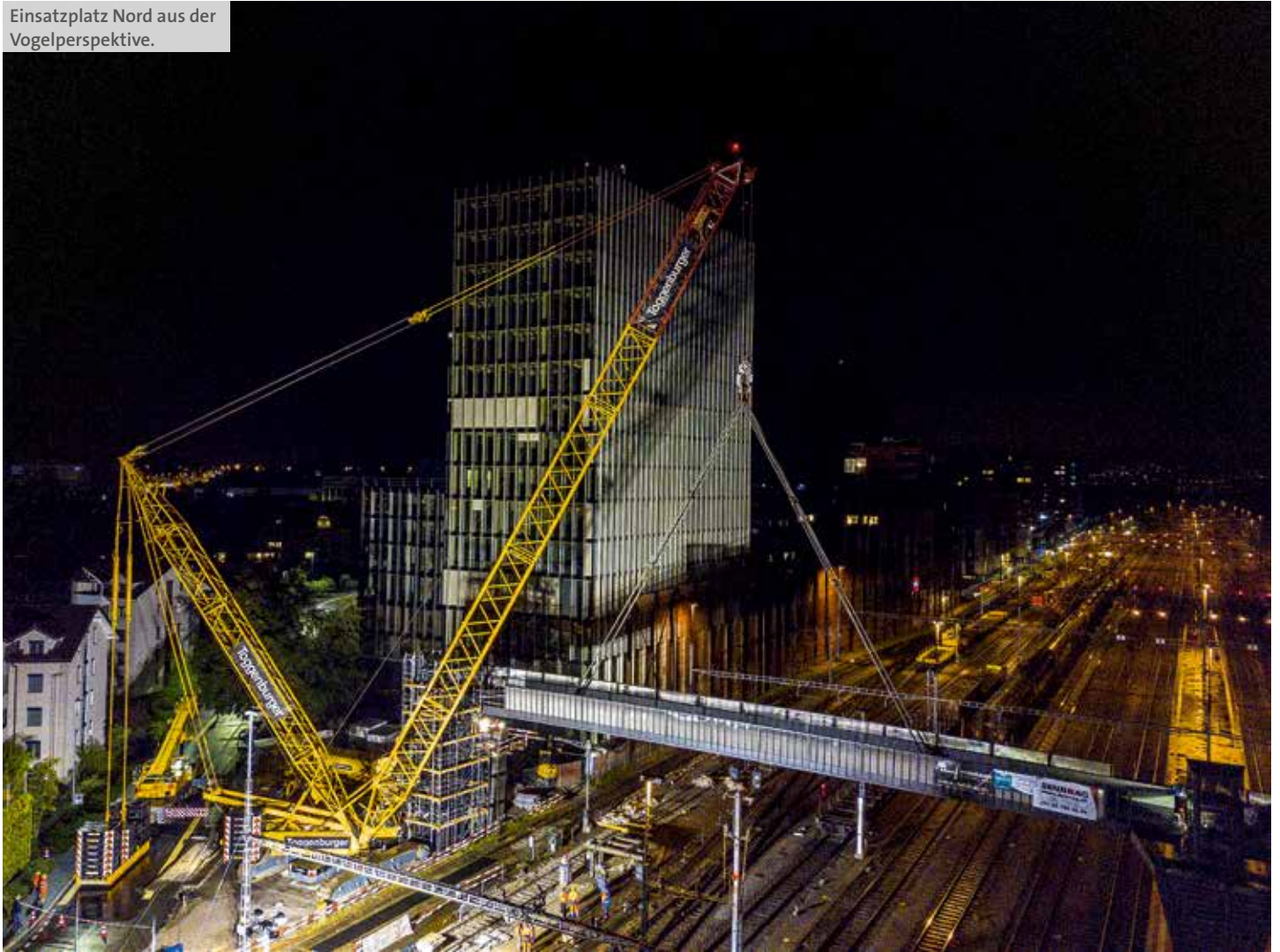
*Um die 115 t schwere Last einzuheben, kam der CC 2400 mit 40 t Zentralballast, 160 t Oberwagenballast und 200 t Superliftballast zum Einsatz.*

Die Stahlbauarbeiten wurden von der Senn AG aus Oftringen ausgeführt. Das Unternehmen ist nicht nur bekannt für Krandienstleistungen und Sondertransporte, sie gehört auch zu den führenden Unternehmungen, wenn es um Stahl- und Metallbau geht. Bei diesem Projekt waren sozusagen alle Abteilungen, vom Stahlbau über den Transport bis hin zu den Kranen beteiligt. Für die Raupenkranarbeiten wurde die Firma Toggenburger beauftragt.

Da die Schweizerische Bundesbahnen unter der Überführung durchfahren, waren die Hauptarbeiten der Montage der Konstruktion nur nachts möglich. Dies jeweils nach dem letzten Zug, nachdem die Fahrleitungen geerdet waren. In der ersten Nacht wurde der Aufzugsturm und die Stütze auf dem Bahnsteig von Gleis 5 und 6 montiert.

Das südliche Brückenelement wurde dann in der zweiten Nacht auf seine Stützen gehoben.

Einsatzplatz Nord aus der Vogelperspektive.



Um die 115 t schwere Last einzuheben, kam der CC 2400 mit 40 t Zentralballast, 160 t Oberwagenballast und 200 t Superliftballast zum Einsatz. Und um die Last richtig positionieren zu können, musste der Ausleger 66 m lang sein, denn die vier Anschlagseile allein wiesen schon eine Länge von jeweils 27 m auf.

Nach dem Erden erfolgte zügig der Hub, sodass schon nach kurzer Zeit klar wurde, wie die Brücke am Ende stehen wird. Bis die Stahlkonstruktion sicher verschraubt war, musste sie noch vom Kran gehalten werden. Danach konnte das System endgültig entlastet werden.

Anschließend wurde der Raupenkran wieder abgebaut und auf die andere Bahnseite transportiert, wo er sofort wieder aufgerüstet wurde. Nach zwei Tagen war der Raupenkran wieder zugeburt. Die SBB gab den Hub um 23 Uhr frei, sodass bereits relativ früh mit den Arbeiten begonnen werden konnte. Möglich war dies, weil das nördliche Brückenelement zwar fünf Gleise überspannt, die jedoch größtenteils nicht an den Bahnsteigen entlang führen. So musste lediglich ein Gleis für den Personenverkehr gesperrt werden.

Die anderen vier Gleise blieben in Betrieb und so wurden einige Nachtschwärmer Zeuge der Montagearbeiten des zweiten Brückenteils.

Nur noch ein kleines Stück, dann kann das Brückenelement gedreht werden.



Der Platz zwischen den Querträgern der Fahrleitungsmasten reicht gerade aus, um das Brückenelement zwischendurch anheben zu können.



Mit über 200 t Superliftballast am Gegenausleger wurde das 143 t schwere Bauteil in der Waage gehalten. Der Hub selbst war innerhalb kurzer Zeit abgeschlossen, die sichere Befestigung sorg-

te wiederum dafür, dass die Konstruktion noch einige Zeit vom Kran gehalten werden musste.

Nach den großen Hüben sind nun noch die Abschlusarbeiten mit Montage der letzten An-

schlussbauteile zu erledigen. Danach kann die Überführung schon bald dem Langsamverkehr übergeben werden.

Das nördliche Brückenelement schwebt zu seinem Einbauplatz.

