



Versäumnisse rächen sich

Brücke über Brücke. Schon im vergangenen Jahr konnte bei aufmerksamen Beobachtern der Ulmer Kommunalpolitik der Eindruck entstehen, die Stadt sei eine einzige Brücke. Ganz so schlimm ist es zwar nicht.

Dennoch geht es in Ulm 2020 baulich sofort mit einem historischen Exemplar weiter, das den Eselsberg mit der Blaubeurer Straße verbindet. Die verrottete Beringerbrücke muss weg, für die Fernwärmeleitung, die bisher dort verläuft, eine neue Lösung her. Kostenpunkt: mindestens neun Millionen Euro. Und das, obwohl im Moment nur ein neuer Leitungssteg entsteht. Der Wunsch der Eselsberger nach einem befahr- und begehbaren Ersatzbau zwischen der Wallstraßen- und der Lupferbrücke wird von der Stadtverwaltung derzeit noch geprüft.

Zu Recht! Denn mit etwa 240 Brücken liegt Ulm nur um etwa 180 solcher Bauwerke hinter der Lagunenstadt Venedig. Klingt niedrig, ist aber vor allem eines: teuer. Gänstor-, Adenauerbrücke, Ludwig-Erhard-Brücke, Wallstraßenbrücke – die Liste der Sanierungsfälle ist lang. Auf etwa 200 Millionen Euro schätzt die Stadt den Aufwand für die nächsten 15 Jahre. Da rächen sich vor allem die Versäumnisse der letzten Jahrzehnte. Es wurde lieber in Neues investiert, als Altes zu erhalten. Ein Fehler, den man jetzt nicht wiederholen darf. Auch wenn die Bewohner des Eselsbergs dann eine Brücke missen müssen.

Wieder fallen Züge aus

Bahn Zwischen Göppingen und Geislingen fahren an einigen Tagen Busse.

Ulm. Es wird wieder eng für Bahnfahrer. Wegen Bauarbeiten wird die Strecke von Ulm nach Stuttgart im Februar und März mehrfach für den Regionalverkehr gesperrt. Fahrgäste müssen auf Busse umsteigen. Vom 13. bis 16. Februar wird ein elektronisches Stellwerk im Bahnhof Stüfen gebaut, außerdem wird an den Oberleitungen gearbeitet. In dieser Zeit werden die meisten RE-Züge zwischen Göppingen und Geislingen durch Busse ersetzt. Am 15. Februar werden einzelne Züge zwischen Stuttgart und Ulm komplett ausfallen. Vom 21. bis 24. März sind dann alle RE-Züge vom Schienenersatzverkehr betroffen. Dieses Mal wird zwischen Gingen und Eislingen gearbeitet.



Im Westen muss die verrostete Beringerbrücke über die Bahngleise weg. Daher braucht es eine neue, freilich viel kleinere Brücke für die bisher an die historische Stahlbrücke angehängten Fernwärmeleitungen. Fotos: Lars Schwerdtfeger

Alte Brücke, neue Brücke

Infrastruktur Der Neuverlegung der Fernwärmeleitungen über die Bahngleise ist eine technische Herausforderung. Der Abbau der Beringerbrücke auch. Von Frank König

Im Ulmer Westen steht eine technische und logistische Herausforderung bevor: der Abbau der Beringerbrücke über den Rangierbahnhof und der Neubau einer Brücke für die Leitungen der Fernwärme Ulm (FUG). Am alten Eselsberg kommt es dabei zu spürbaren Einschränkungen für den Verkehr: mit einer wohl vierwöchigen Vollsperrung am Bleicher Hag im Mai/Juni (siehe Infokasten).

Die Dampfleitungen für das nördliche Stadtgebiet – mit Michelsberg, Safranberg, Böfingen, Oststadt – laufen bisher an der Beringerbrücke entlang. Die Stahlbrücke Baujahr 1907 ist aber stark verrostet, daher inzwischen komplett gesperrt und soll von August an demontiert werden.

Enge Koordination mit der Bahn

Das bedeutet auch, dass die Fernwärmeleitungen vorher neu verlegt werden müssen. Interessanterweise sollen sie dann exakt am Schwörmontag, 20. Juli, in Betrieb genommen werden. Während des Neuanchlusses der zwei Brückenleitungen für den Zu- und Ablauf an das bestehende Netz wird der Norden vom 18. Juli an vorübergehend über das Südnetz unterhalb der Olgastraße versorgt. Damit die Eselsberger nicht kalt duschen müssen.

Das Projekt muss eng mit der Bahn abgestimmt und mit dem Zugverkehr koordiniert werden und beginnt bereits im Februar. Die Arbeiten laufen schwerpunktmäßig am Wochenende. „Wir dürfen den Bahnverkehr nicht stören“, betont Gerhard Fraidel vom städtischen Bauamt.



Nachdem die Beringerbrücke trotz Sperrung auch für Fußgänger noch als Schleichweg diente, hat die Stadt Gitter reingeschweißt.

Der Steg für die Rohrleitungen entsteht 30 Meter östlich der Beringerbrücke, auf Höhe Hornbach. Die FUG hat dafür eine „filigrane Lösung“ gefunden, berichtet Fernwärme-Leiter Rainer Schölller. Die Brücke, die die beiden Leitungen aufnimmt, ähnelt einem dreieckigen Kranausleger. Bauleiter Andreas Thur vergleicht die Brücke daher auch mit einem Toblerone-Schokoriegel.

Die Seitenlänge des Dreiecks beträgt rund drei Meter. Die 230

Sperrungen hinter Ikea und am Bleicher Hag

Verkehrslage Vor allem der Aufbau der Mobilkräne für das Einheben der FUG-Brücke über die Bahngleise führt bis Juli zu Verkehrsbehinderungen. Auf der Südseite ist die Umfahrungsstrecke hinter dem Ikea-Fachmarktzentrum betroffen. Am Eselsberg betreffen die Sperrungen die Durchgangsstraße am Bleicher Hag: anfangs einseitig, dann für drei bis vier Wochen im Mai und Juni auch als Vollsperrung.

Meter lange Brücke, für die fünf Stützen entstehen, wird in vier Stücken eingehoben. Dazu müssen auf beiden Seiten der Gleise Schwerladekräne mit 130 Meter langen Auslegern aufgebaut werden. Schölller: „Damit kann man auch am Münster schaffen.“

Die feste Verankerung des 1000-Tonnen-Mobilkrans auf der Eselsberg-Seite erfordert besondere Vorkehrungen und sogar ein Bodengutachten, außerdem Bohrpfähle wegen der hohen Traglasten am Ausleger. Kostenpunkt der Aktion: drei Millionen Euro. „Wir hätten gern darauf verzichtet“, sagt Schölller, denn die FUG zahlt die gesamten Rechnungen.

Aber auch für die Stadt Ulm wird das Thema Beringerbrücke nicht eben billig. Die auch schon im Bauausschuss präsentierten Abbruchkosten betragen rund sechs Millionen Euro. Dabei kommt ein Portalkran zum Einsatz, der die Brücke also oben und an beiden Seiten wie ein Portal umfasst, so dass sie abschnittsweise sicher abgelassen werden kann. Die Brücke besteht aus acht

Abschnitten, die nach den Worten von Fraidels Kollegin Roswitha Schömig je 290 Tonnen wiegen. Die zwei nördlichen Felder sind die kaputtesten und müssen als erstes weg. Fraidel: „Wir müssen hier umgehend handeln.“ Weil an der Beringerbrücke schon Teile der Konstruktion wie Bleche und Nietener heruntergefallen, hat die Stadt zuletzt noch den verbleibenden und schon gesperrten Gehweg so abriegelt, dass man nicht mehr zur Abkürzung durchschlüpfen kann. Es gibt mehr als 100 kritische Stellen, speziell unter der Fahrbahn.

Entsorgungskonzept notwendig

Die 320 Meter lange Brücke ist nicht zu erhalten, versichert Schömig. „Da ist so viel Rost drin, das geht nicht.“ Die Botschaft kam bei einer Bürgerversammlung am Eselsberg nicht wirklich gut an, so dass derzeit bei der Stadt geprüft wird, ob und wo ein Ersatzbau entstehen könnte. Weil die Beringerbrücke ausgerechnet an der breitesten Stelle der Bahngleise entstand, würde die neue Brücke aus Kostengründen wohl an eine schmalere Stelle verlagert – idealerweise in Verlängerung der Magirusstraße über das städtebaulich neu zu entwickelnde Moco-Areal hinweg.

Das vor der Sanierung noch stark mit Teerrückständen kontaminierte Areal dient zunächst auch als Lagerplatz für die ebenfalls erheblich mit Teer und Asbest belastete Beringerbrücke. Neben einem Konzept für den Rückbau braucht es daher einen Plan für die Entsorgung.

Kommentar