



DER REGIONALBEREICH OST DER DB PROJEKTBAU GMBH LUD BTU-STUDENTEN EIN ZUR

BRÜCKENBAUSTELLE ANKLAM

Bauingenieure leben mit und von ihren Bauwerken. So vielfältig wie das Berufsleben in dieser Ingenieurbranche ist, so sind auch die Arbeitsorte ganz verschieden. Und darauf ist besonders das fachbezogene Studium im Bahnbau an der BTU Cottbus ausgerichtet. Die Studentinnen und Studenten werden nicht nur in den theoretischen und bauvorbereitenden Grundlagen und Prozessen fit gemacht, sondern mit Fachexkursionen in Naturlagerstätten, auf Baustellen, in Fertigungswerken und in Laboren auf ihre zukünftige Tätigkeit an Bahnstrecken, Bahnhöfen, Brücken und dergleichen vorbereitet. Dazu verbindet schon seit mehreren Jahren die BTU Cottbus eine kooperative Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG, die mit ihrer Ingenieurgesellschaft DB ProjektBau GmbH zu Baustellenbesuchen einlädt und mit Praktika und Projektaufgaben Studierende des Bauingenieur- und Wirtschaftsingenieurwesens und der Elektrotechnik betreut und fördert. Mit einem Professorentreffen am 01.03.2013 in Berlin wurde das diesjährige Arbeitsprogramm erörtert und vereinbart.

Gleich zu Beginn des Sommersemesters gab es etwas ganz Besonderes kennenzulernen: Auf der Baustelle der neuen Eisenbahn-Klappbrücke über die Peene in Anklam (Mecklenburg-Vorpommern) ließen sich am 12.04.13 die

wechselseitigen Ansprüche von millimetergenauem Eisenbahn- und Stahlbau, widrigen Baugrundbedingungen, komplexer Bautechnologie und Bahnbetriebsorganisation im „Reallabor“ studieren. An diesem Tag war das Wetter für die Küstennähe alles andere als typisch: Windstille und kein Wellengang. Beobachtet werden konnte das Verladen eines 83 t schweren Brückenüberbaus auf ein Ponton, mit dessen Hilfe alle Teile der Peenebrücke der beiden Streckengleise Berlin - Stralsund eingeschwommen werden. Zuvor erläuterte Herr Schillweit vom örtlichen Büro der Bauüberwachung die Baukonstruktion und Bautechnologie des Gesamtvorhabens.

Am bereits fertig gestellten östlichen Brückenzug ließen sich die konstruktiven Regeln, Unterschiede und Besonderheiten fester und beweglicher Brückenteile studieren. Ein Überbau liegt starr auf den Auflagerbänken, der andere wird für die Schifffahrt geöffnet. Als Klappbrücke lässt es sich bis in eine 53°-Schräglage bewegen. Mehrere Zugfahrten erlaubten subjektive Eindrücke von der dynamischen Erregung der Brücke, vor allem infolge der Schienenstöße des Klappbrückenteils. Die kompakte Anordnung der hydraulischen Hebezyylinder im der südlichen Brückenkammer ließ sich nur in gebückter Körperhaltung betrachten, anders als jene

Arbeitsbedingungen für Anlageninstandhalter, die hierzu an den Hebezyindern, Hydraulikleitungen, Lagern und Kabeltrassen ausreichende Bewegungsräume haben müssen.

Für Studenten der Elektrotechnik war es besonders interessant, sich den Details der ebenso „mitklappenden“ Fahrleitungsstruktur zu widmen und sich im benachbarten Haus des Brückenwärters zur Steuerung und Überwachung der Maschinentechnik zu informieren.

Auch die abschließende Szene des Baustellenbesuchs hatte es in sich: Die BTU-Gruppe beobachtete den Einbau eines der beiden Gelenkbolzen - quasi die „Hochzeit“ einer Klappbrücke. Um sich in die vorbereiteten Passöffnungen durchstecken zu lassen, mussten diese Bolzen mit flüssigem Stickstoff auf ca. -170° C abgekühlt und zügig eingebaut werden.

Für die tollen Eindrücke vom Bau einer besonderen Eisenbahnbrücke dankt die Professur Eisenbahnwesen der BTU Cottbus Herrn Dipl.-Ing. Jürgen Fabi, Herrn Dipl.-Ing. Torsten Habicht und allen beteiligten Fachleuten vor Ort in Anklam.

