

# Wenn Brücken fli

**NACHTFALTER.** Die Prüfungsabteilung der Wiener Linien ist für Gebäude wie Tunnel und Bahnhöfe zuständig. Alle paar Wochen hebt man nach Betriebsschluss eine 80-Tonnen-Brücke an.

TEXT: Mareike Boysen + FOTOS: Stefan Diesner



# egen lernen



Gemeinsam mit der Stadtbahn ließ Otto Wagner vor 120 Jahren 80 Brücken am Gürtel bauen. Deren Rollenlager müssen alle zwölf Jahre gewartet werden.



Um die Anhebung der Brücke möglich zu machen, müssen Mitarbeiter der Wiener Linien die oberhalb verlaufenden Schienen mit einem Schlagschrauber aus ihren Befestigungen lösen. Daraufhin setzen die Kollegen unterhalb einen Hydraulikstempel an.





Die Rollen der beweglichen Lager befreien Mitarbeiter der beauftragten Stahlbaufirma mit Schleifgeräten von Roststellen.

Nachdem man die geschliffenen Rollen mit schnell trocknender Schutzfarbe bestrichen hat, werden sie wieder eingesetzt.

**A**ls die Wiener U-Bahnen im September 2010 den Nachtbetrieb vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen aufnahmen, sorgte das nicht überall für ungebremste Euphorie. All jenen Abteilungen der Wiener Linien nämlich, die regelmäßig Arbeiten im Gleisbereich durchführen müssen, standen dafür nun erheblich weniger betriebslose Nächte zur Verfügung. Betroffen waren auch Ingenieur Andreas Oberhauser und sein Team der Technischen Prüfstelle, das für die Wartung aller Bauwerke der Infrastruktur zuständig ist. Dazu zählen Tunnel, Stationen und Bahnhöfe ebenso wie Brücken. In einer kalten Dezembernacht haben sich Oberhauser, Mitarbeiter der Wiener Linien und solche einer beauftragten Stahlbaufirma an einem Baugerüst in einem Währinger Gürtelbogen versammelt. Hier will man in Kürze eine der 80 t schweren Otto-Wagner-Brücken anheben, um eine sogenannte Lagerrevision durchzuführen.

Um 0.33 Uhr verlässt der letzte U6-Zug, die „Blaue“, wie Manfred Sifkovits sagt, die Station Nußdorfer Straße. Der Mitarbeiter Oberhausers trägt Warnweste, Schutzhelm und Stirnlampe und hat alles rund um die Baustelle organisiert. Alle zwölf Jahre steht für die insgesamt 80 von Otto Wagner 1898 erbauten Brücken der ehemaligen Stadtbahn laut Plan ein Lifting an. Dabei ist der Anlass da-



Manfred Sifkovits (l.) und Andreas Oberhauser von der Technischen Prüfstelle führen regelmäßig Brückenanhebungen durch.

für, die Revision der Rollenlager auf der stadteinwärts gelegenen Seite, erst der letzte Schritt der Brückenwartung, wie Sifkovits erklärt. „Wir haben überprüft, ob die Niete locker oder gerissen sind, ob die Entwässerungsrinnen gängig sind, wir haben Rostflecken behandelt und neu beschichtet.“ Drei Farben werden dabei übereinander aufgetragen, die letzte ist Resedagrün Ral 6011, das für alle denkmalgeschützten Otto-Wagner-Bauten verwendet werden muss.

Eines Freizeichens bedarf es noch, dann legen die Männer oberhalb der Brücke mit Schlagschraubern los, um

den betroffenen Gleisabschnitt aus dem Bett zu lösen. Wesentlich unscheinbarer: die drei Hydraulikstempel, die den Kollegen auf dem Gerüst reichen, um den riesigen Stahlbau anzuheben, der dann gut zwei Stunden lang zehn Zentimeter über den Stempeln schwebt. Die Lager werden von Zwei-Mann-Teams gereinigt, abgeschliffen und mit einer schnell trocknenden Farbe neu beschichtet. Wobei die größte Herausforderung wohl der straffe Zeitplan ist: Um 4.44 Uhr fährt die erste U-Bahn wieder. „Aber das“, sagt Oberhauser, „macht unseren Job ja auch so interessant.“