

Schwebebahn: Ein Bahnhof für die Ewigkeit

Vom 22. Juni bis zum 5. Oktober 2007 wird die neue Endhaltestelle errichtet. Schon jetzt arbeitet man in Moers am Stahl-Monument, das 100 Jahre halten soll.

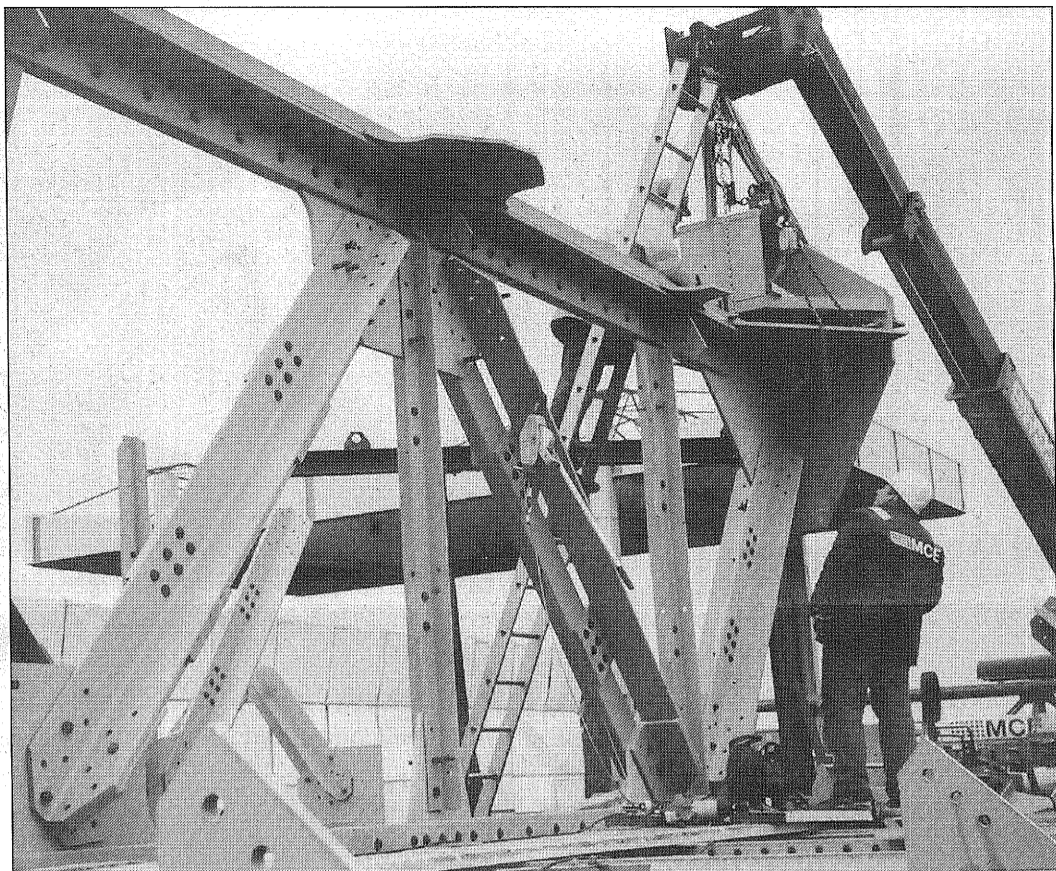
Von Stefan Melneczuk

Vohwinkel/Moers. Der Regen in Moers steht dem in Wuppertal in nichts nach. An diesem Morgen prasselt er geduldig und kalt auf die Kunststoffhelme jener Männer nieder, die mit Werkzeug in den Händen durch den gewaltigen Stahlbaukasten eilen. Genau so sehen sie aus - die zig Tonnen schweren Teile für die Schwebebahn, die auf dem Gelände der Logistikfirma Kahl lagern. Hier werden auch die Elemente für den Endbahnhof im Wuppertaler Westen zusammengefügt, bevor sie im nächsten Jahr per Schwertransport von Moers aus nach Vohwinkel rollen.

Durch den tosenden Wind ziehen sich immer wieder Hammer-

schläge. „Allein für die Konstruktion in Vohwinkel brauchen wir etwa 31 000 Verbindungsnieten“, ruft Bauleiter Rudolf Eidenberger durch den Sturmwind und rückt seinen Helm zurecht. Hoch über den Köpfen donnert wieder ein Hammer. Dieses Verbindungsstück hier hat die Ausmaße eines Kleinwagens und wird durch einen Kranarm in Schach gehalten.

Die Frage erübrigt sich, ob man es hier mit einer Jahrhundertbaustelle zu tun hat. Mindestens bis zum Jahr 2107 sollen die „Baukasten“-Elemente Wind, Wetter und vor allen Dingen tausenden Schwebebahnen trotzen. Gewaltige Zahlen warten in jedem Winkel des Montageplatzes: 680 Tonnen Stahl harren hier schon seit zwei Jahren ihrer Verarbeitung -

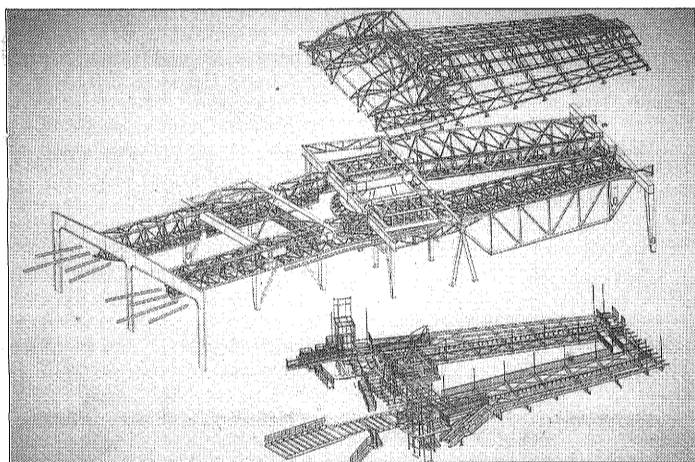


Nur mit Hilfe eines Kranwagens lassen sich die tonnenschweren Bauteile für die Schwebebahn auf dem Montageplatz in Moers in Stellung bringen. Alleine die Bahnhofs-Konstruktion für Vohwinkel wird mit schätzungsweise 31 000 Stahlmieten zusammengesetzt. Fotos/Repro: Stefan Melneczuk

Insolvenzmasse jenes Unternehmens, das die Haltestelle in Vohwinkel vor dem großen Ausbaustopp nicht mehr in Angriff nehmen konnte.

Klimaschock im Montage-Zelt

Klimaschock: Wohlig warm ist es in einem beheizten Montage-Zelt, das so groß ist wie eine Turnhalle. Hier wird Koloss für Koloss bearbeitet und mit einem Spezialanstrich wetterfest gemacht. Thermometer am Stahl wachen über die richtige Arbeitstemperatur, während der Wind immer wieder am Zeltdach klopft - ganz so, als könne er die Auslieferung des neuen Schwebebahnhofs kaum noch erwarten. Doch auch Petrus muss sich mit Blick auf das irdische Geschehen noch ein wenig gedulden - bis zum 22. Juni 2007.



So sieht die neue Endhaltestelle Vohwinkel auf einer Bauzeichnung der Wuppertaler Stadtwerke aus. Ganz oben ist die Dachkonstruktion zu sehen, in der Mitte zentral die Wagenkehre sowie ganz unten der Bahnhof mit seinen Auf- und Abgängen.

DER ZEITPLAN FÜR VOHWINKEL

Sperrpausen im Sommer und Herbst

(mel). Die Schwebebahn-Operation in Vohwinkel kostet nach Angaben der Stadtwerke zirka 16,8 Millionen Euro.

► Die Bauarbeiten beginnen am 22. Juni 2007. Am 5. Oktober 2007 soll der dann betriebsbereite Bahnhof durch die Stadtwerke offiziell übernommen werden. Danach stehen bis Ende 2007 Restarbeiten an, die den Fahrgastbetrieb selbst aber nicht beeinträchtigen sollen.

► Im Frühjahr 2007 wird der neue Bahnhof auf dem Montageplatz in Moers probeweise zusammengesetzt und noch einmal vermessen, bevor die Bau-

teile mit mehr als 20 Schwertransporten nach Vohwinkel zur Endmontage gebracht werden. Insgesamt 1010 Tonnen Material müssen bewegt werden. Hinzu kommen 715 Kubikmeter Beton sowie Holz für die Treppen, Glas für die Fassade und Aluminium für das Dach.

► Mit dem Baubeginn startet am 22. Juni auch die fünfwöchige Sommersperrung, in der der Schwebebahnverkehr ruht und Ersatzbusse eingesetzt werden. Im Zuge der Vorbereitungen sind zuvor auch zwei Wochenend-Sperrungen geplant.

► Die Restarbeiten im Bahnhof werden während der Herbstsperrung vom 24. September bis zum 5. Oktober 2007 erledigt.

Wer baut schon an einem echten Wahrzeichen?

Dem Baustopp folgt Entschlossenheit: 30 Firmen sind für den Bahnhof Vohwinkel bald im Einsatz - und Stahlmieten Mangelware

Von Stefan Melneczuk

Vohwinkel/Moers. Martina Langer muss nicht lange nach geeigneten Worten suchen. „So etwas baut man nicht jeden Tag“, sagt die Diplom-Ingenieurin aus Solingen und wirft gemeinsam mit ihrem Kollegen Michael Krietemeyer einen Blick auf die riesigen Bauzeichnungen an der Bürowand. Dort hängt sie, die neue Endhaltestelle der Schwebebahn in Vohwinkel. Nur ein paar Baucontainer und Hammerschläge entfernt verwandelt sich das Papier in Realität.

15 Mitarbeiter der beiden federführenden Baufirmen Falkenhahn und MCE Industrietechnik sind derzeit mit den Bauteilen der Haltestelle und der Hofanlage beschäftigt. Und das ist erst der Anfang: In Vohwinkel werden es ab Juni 2007 bis zu 80 Arbeitskräfte von mehr als 30 Spezialfirmen sein - und das im 3-Schichten-

Betrieb. Es wird Tag und Nacht gearbeitet. Anders sei das Pensum nicht zu schultern, erklären Langer und Krietemeyer.

Immerhin muss nach der Demontage der alten Konstruktion eine gut 100 Meter lange Lücke zwischen der Wagenhalle und der Stütze 4 geschlossen werden - und das gerade einmal in fünf Wochen. „Wir werden alle Anstrengungen unternehmen, um diesen Zeitplan einzuhalten“, betonen die Projektleiter.

Firmen unter die Lupe genommen

Entsprechend genau habe man alle beauftragten Firmen unter die Lupe genommen, um diesmal vor bösen Überraschungen sicher zu sein - etwa in Form von Insolvenzen, die schon so manchen Umbau-Zeitplan an der Schwebebahn in den vergangenen Jah-

ren vor dem großen Baustopp über den Haufen geworfen haben. 100-prozentige Sicherheit habe man als Bauherr aber niemals, fügt Krietemeyer hinzu.

Eine weitere Herausforderung auf dem Montageplatz in Moers ist die Beschaffung von geeignetem Material. Abgesehen davon, dass auch hier der leer gekaufte Stahl-Weltmarkt seine Spuren hinterlässt, gibt es auch Know-How-Engpässe: Auf die gerade bei der Schwebebahn bewährte Nieten-Bauweise verstehen sich heute nur noch wenige Firmen - entsprechend schwer ist es, kurzfristig Nachschub zu ordern. „Da muss man schon sehr langfristig planen“, sagt Krietemeyer.

Geplant ist im nächsten Jahr übrigens auch ein so genannter „Viewing Point“ an der Großbaustelle in Vohwinkel - als Aussichtsplattform für die vielen tausend Fans der Wuppertaler Schwebebahn.

KOMMENTAR

Endlich geht es weiter

Von Stefan Melneczuk

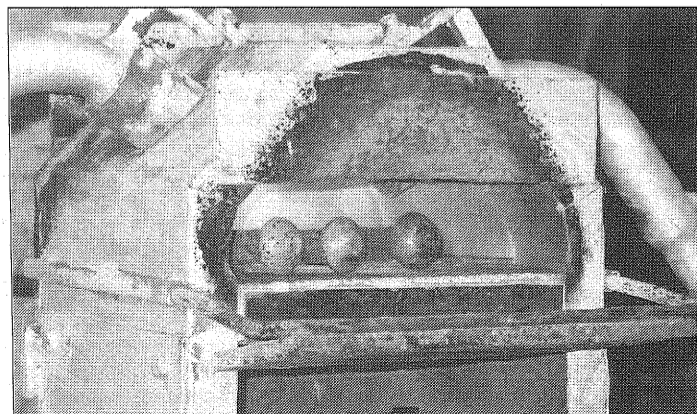
Eines steht fest: Selten zuvor wurde in Wuppertal eine Baustelle sehnsüchtiger erwartet als die an der Schwebebahn-Endhaltestelle in Vohwinkel: Kein Wunder - löst sie im nächsten Jahr endlich das unwürdige Provisorium im Herzen des Stadtteils ab.

Dass dieser Umbau kein Spaziergang wird, ist allen Beteiligten klar: Sperrpausen, Umleitungen und Baustellen-Lärm werden nicht nur den Vohwinklern im nächsten Jahr einiges abverlangen. Im Gegenzug erhält der Stadtteil allerdings nichts anderes als ein neues

und vor allen Dingen wieder vorzeigbares Gesicht - und das für die nächsten 100 Jahre.

Drohte der Umbau des Wuppertaler Wahrzeichens vor dem Förderstreit und der Ausbaupause zur Selbstverständlichkeit zu werden, ist nun allen klar, wie wichtig und wegweisend das Unternehmen Schwebebahn für die Stadt ist. Auch wenn der Weiterbau teuer gekauft wurde und den weitgehenden Abschied vom Denkmalschutz mit sich brachte.

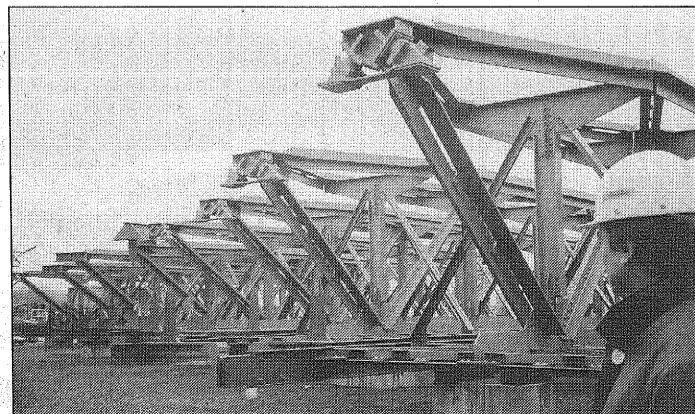
Bleibt zu hoffen, dass dem Weiterbau bis Ende 2011 ähnliche Hängepartien wie zur Jahrtausendwende erspart bleiben. Gelitten hat Wuppertal genug.



Heiße Sache: Bevor man die Stahlmieten von Hand ins Schwebebahn-Gerüst einsetzt, müssen sie im Vorglühofen erhitzt werden. Diese Bauweise setzt eine mehr als 100 Jahre alte Tradition fort



Martina Langer und Michael Krietemeyer leiten den Endausbau auf Seiten der Stadtwerke



Aufgereiht: Rudolf Eidenberger, Bauleiter des österreichischen Bauunternehmens MCE Industrietechnik, blickt auf eine Galerie von Stahlträgern der Schwebebahn, die in Moers bereit liegen