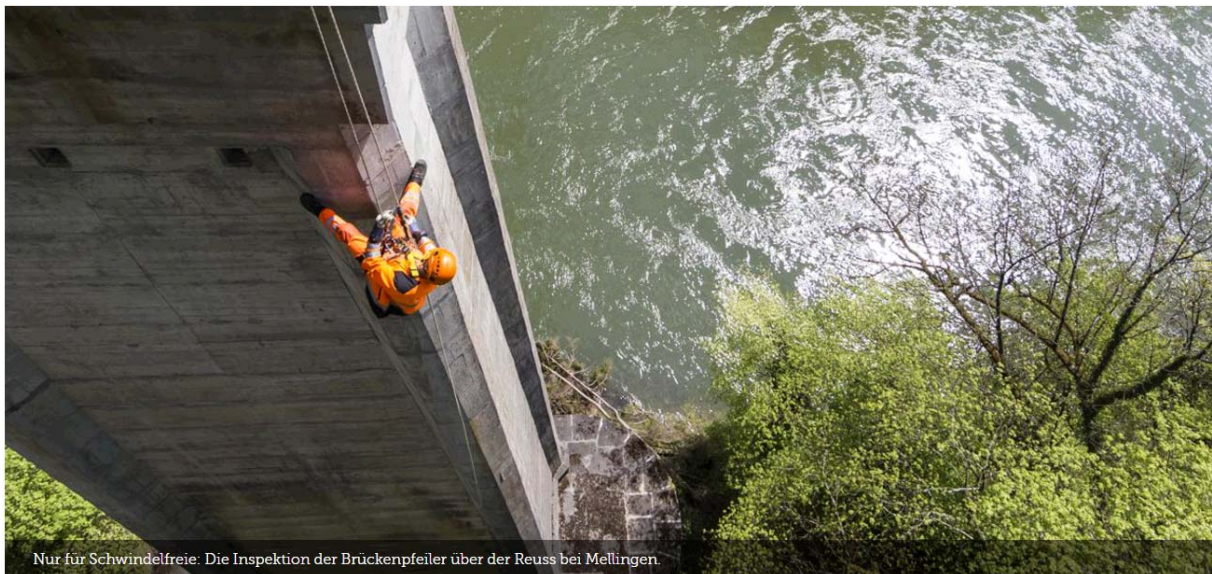


## Wanderarbeiter in luftiger Höhe

**Ein Zug kommt und alles um ihn herum vibriert– als Brückeninspektor arbeitet Xaver Inderbitzin an ungewöhnlichen Orten. Mal seilt er sich an einem Brückenpfeiler ab, mal kriecht er durch einen engen Durchlass. Nichts für Empfindliche.**

28.06.2016 | Text: [Evelyne Reber](#) | Fotos: [Alessandro della Bella](#)



Nur für Schwindelfreie: Die Inspektion der Brückenpfeiler über der Reuss bei Mellingen.

Heute ist die Reussbrücke in Mellingen an der Reihe. Über einen Feldweg, vorbei an leuchtend gelben Rapsfeldern, gelangen Xaver Inderbitzin (55) und sein Teamkollege Alois Kamer (57) zum westlichen Brückenkopf. Es steht keine gewöhnliche Inspektion an. Das Team von der Überwachung Ingenieurbauten hat die Schäden bereits früher erkannt und dokumentiert. «Hier oben ein kleiner Riss an der Untersicht der Brückenplatte, dort vorne ein weiterer.» Xaver Inderbitzin läuft in der Brückenkonstruktion ans östliche Ende, zeigt auf die beschädigten Stellen. Unter den Füßen nur ein schmaler Gitterrost, der den Blick in die Tiefe auf die grünbraune Reuss freigibt. Rund fünfzig Meter dürften es sein. Den Brückeninspektor interessiert mehr, was er über sich sieht. Durch die Risse dringt Wasser, an einigen Stellen haben sich bereits Stalaktiten gebildet. Beim grössten Riss haben Inderbitzin und seine Kollegen schon vor einiger Zeit eine Art Regenrinne angebracht. Diese fängt das Wasser und die Sedimente auf. Ein Zug kommt. Die ganze Brückenkonstruktion vibriert, der Lärm ist beträchtlich.



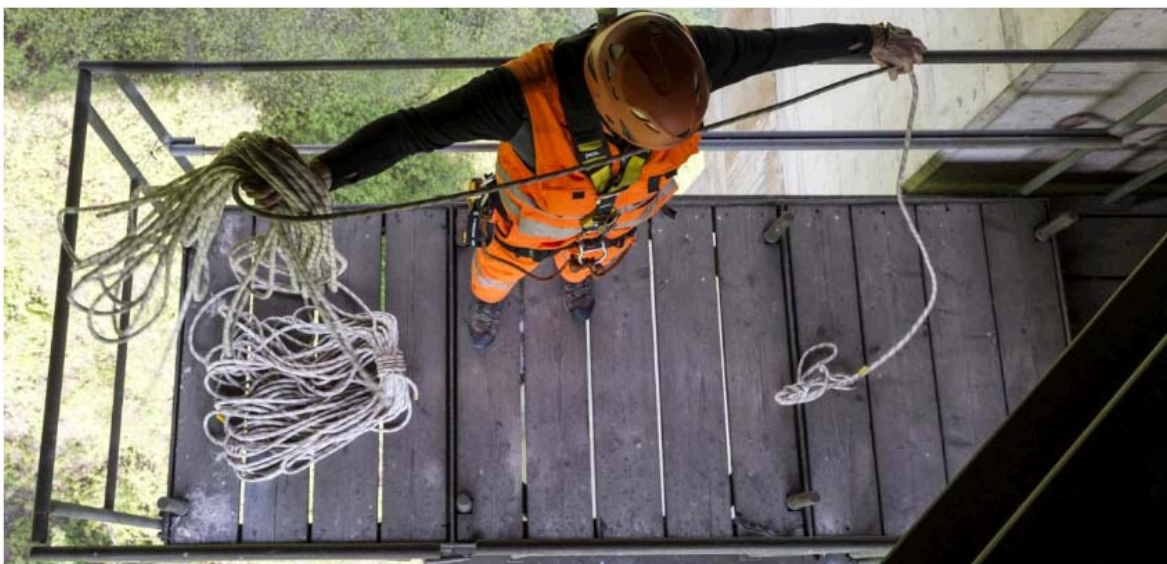
Ein spezialisiertes, externes Ingenieurbüro wird den Zustand der Stahlkonstruktion und vor allem der Brückenplatte demnächst detailliert untersuchen. Das Inspektionsteam unterstützt dabei. Die Abklärungen sind nötig, damit eine optimale Instandsetzungsvariante erarbeitet werden kann. Für Inderbitzin und Kamer ist der Fall klar: Eine Sanierung ist unumgänglich. Bei der Inspektion 2013 haben sie der Brücke die Zustandsnote 4 gegeben (siehe auch roter Text unten). «Schlechter Zustand» bedeutet dies, Massnahmen sind innerhalb von sechs Jahren zu ergreifen. Nun prüfen sie, welche weiteren Schäden sich im Zuge der bevorstehenden Sanierungsarbeiten beheben lassen. «Wenn die Brücke schon ein teures Gerüst bekommt, sollte man das ausnützen», sagt Xaver Inderbitzin und greift nach dem Klettergurt. Er wird sich die Brückenpfeiler genauer ansehen. Wie steht es um deren Zustand? Gibt es Abplatzer, also schadhafte Stellen?

« Kein Tag ist wie der andere, es gibt viel Abwechslung. Im Extremfall ziehe ich auch mal einen Neoprenanzug an. »

**Xaver Inderbitzin**

## 8000 Ingenieurbauten

Die Frühlingssonne strahlt wärmend vom Himmel, während sich der 55-Jährige mit routinierten Handgriffen fürs Abseilen parat macht. Der Inspektor aus Arth, der nach Tätigkeiten im Baugewerbe wie auch im Seilbahnbau nun schon seit 26 Jahren bei der SBB ist, mag seine Arbeit. Spektakuläre Aktionen wie Abseilen sind allerdings nicht an der Tagesordnung. Häufiger muss sich Inderbitzin durch enge, schlammige Durchlässe zwängen. «Im Extremfall ziehe ich einen Neoprenanzug an», sagt er. Empfindlich sein darf man aber nicht. Auf keinen Fall möchte Inderbitzin seinen Job tauschen. Im Gegenteil: Bei der Beschreibung seiner Arbeit gerät er ins Schwärmen: «Kein Tag ist wie der andere, es gibt viel Abwechslung.» Nette Begegnungen wie etwa mit Anwohnern freuen ihn ebenso wie zum Beispiel die Hilfsbereitschaft, die er kürzlich von Pontonieren in Anspruch nehmen durfte: Sie chauffierten ihn kurzerhand im Boot um die Brückenpfeiler herum, die er inspizieren musste. «Und das Beste ist», so Inderbitzin weiter, «dass wir sehr flexibel und autonom arbeiten können.» Wir, das ist ein siebenköpfiges Team, das für die «Region Mitte» zuständig ist. Zwischen Basel und Thun, Flamatt und Immensee muss es rund 8000 Ingenieurbauten im Sechsjahresturnus kontrollieren (siehe Box). Inderbitzin scherzt: «Ich bin also eigentlich ein Wanderarbeiter.»





## **Jeder Handgriff sitzt**

Xaver Inderbitzin ist bereit. Auf einer mobilen Plattform, die mit einer Aufhängevorrichtung unten an der Brücke angebracht ist, gelangen er und Alois Kamer zum ersten Brückenpfeiler. Inderbitzin seilt sich ab. Locker baumelt er am Seil, die Beine waagrecht gegen die Wand des Pfeilers gestemmt. Die langjährige Erfahrung ist ihm anzusehen. Jeder Handgriff sitzt, jede Bewegung ist kontrolliert. Sein Blick fährt die Wand ab. «Pfeiler 3, Seite B: 10 Abplatzer», wird er später notieren, nachdem ihn Teamkollege Alois Kamer mit einer Winde wieder auf die Plattform gezogen hat.

## **Hinschauen mit System**

Der SBB gehören über 30 000 Ingenieurbauwerke, deren Zustand vier regionale Überwachungsteams alle sechs Jahre erfassen. Für die inspizierten Objekte werden Noten auf einer Skala von 1 bis 5 vergeben: Eine 1 gibt es für einen guten Zustand, der keine Massnahmen erfordert. 5 bedeutet «alarmierend», es müssen sofort Massnahmen ergriffen werden. Im Zuge der Inspektion erledigen die Überwachungsteams auch kleinere, sicherheitsrelevante Unterhalts- und Montagearbeiten.

## **6000 Bahnbrücken**

Zu den Ingenieurbauwerken gehören nebst Brücken auch Durchlässe, Tunnelportale, Stützbauwerke, Perrondächer und Lärmschutzwände. Die Inspektion der schweizweit rund 6000 Bahnbrücken ist anspruchsvoll: Es gibt Naturstein-, Stahl- und Betonkonstruktionen. Der grösste Teil der Ingenieurbauwerke ist zwischen 80 und 160 Jahre alt. Die Länge der Brücke variiert zwischen einer Stützweite von zwei bis zu einer Gesamtlänge 1150 Metern.