

Kürzeste Transportwege



Ende Oktober 2021 wurde die erste neue Brücke an ihren Bestimmungsort gebracht. Die TII Kamag Selbstfahrer nehmen die Brücke auf.

Im Frühjahr 2021 starteten auf einer großen Freifläche neben der Verbindung zwischen dem Bremerhavener Hafen und der Autobahn A27 die Montagearbeiten der ersten neuen Eisenbahnbrücke. Hier konnten die Stahlsegmente zusammengesetzt werden, während der vorbeie rollende Verkehr die Fortschritte begutachten konnte. Gleichzeitig wurde die westseitige alte Brücke entfernt und mit den Umbauarbeiten für die neue Überführung begonnen.

Text und Bilder: Jens Hadel

Im Spätsommer wurde der Rohbau unter einem großen Baugerüst mit festen Seitenelementen und stabilem Dach versteckt, um die Konstruktion rostschutztechnisch für die kommenden Jahrzehnte zu versiegeln.

Schon Monate zuvor war das Einsetzen der neuen Brücke auf das vorletzte Oktoberwochenende festgelegt worden. Am geplanten Transporttag überzogen kräftige Sturmböen die bereits abgesperrte Kreuzung und die anderen Bereiche. Am späten Nachmittag wurde eine Verschiebung entschieden. Die stark schwankenden Straßenlaternen machten eine Fahrt unmöglich, da diese schlimmstenfalls kräftig gegen die Brücke auf dem Selbstfahrer schlagen könnten.

Tags darauf hatte sich der Sturm gelegt und seit Sonnenaufgang wurden die letzten Vor-



Dann machen sich die 2x16 Achsen auf den 450 m langen Weg.



Notwendige Straßensperre: hier bleibt kein Platz für weitere Fahrzeuge.

Schwellen verlegt, wie auf freier Fläche, da dies den Lärmpegel bei Überfahrten deutlich reduziert. Nachdem das neue Gleis in Betrieb genommen wurde, wurde die zweite alte Brücke demontiert. Es folgten die Umbauarbeiten für die Träger der größeren Nachfolgerin.

„The same procedure as last year“

Auf einem Bahnbetriebsgelände in direkter Nachbarschaft der Baustelle starteten im Frühling 2022 die Montagearbeiten der zweiten Brücke. Der bewährte Ablauf des identischen Erstlings konnte übernommen werden. Nach dem Stahlbau erfolgte die Korrosionsversiegelung wieder unter der erprobten Einhausung.

Mitte August 2022 stand als der Termin für die Einbringung der zweiten Stahlüberbaus fest. Schon am Tag vor dem Transport wurden die parallel gekuppelten Selbstfahrer mit Trägern und großen Elefantfüßen bestückt. Der Transporttag begann mit der genauen Positionierung des 2 x 16 Achsers unter der 345 Tonnen schweren Stahlkonstruktion, die zuvor vier Hydraulikstempeln in luftige Höhen gestemmt wurde.

bereitungen erledigt. Aufgrund des weiterhin bescheidenen Wetters waren nur wenige Schaulustige, überwiegend Anwohner der Baustelle vor Ort.

Als das TII Kamag-Powerpack des 2 x 16 achsigen Selbstfahrers startete, lag eine Gesamtstrecke von rund 450 Metern vor dem Team. Vom Montageplatz aus ging es direkt auf den neu gestalteten Hafenzubringer. Dieser verläuft teilweise über den inzwischen überbauten Hafentunnel. So gesehen eine erste echte Belastungsprobe für die Tragfähigkeit der unterirdischen Anbindung, die auch jetzt noch nicht freigegeben ist.

Auf der einen Seite der Route standen die Straßenlaternen, auf der anderen Seite engen Bäume und ein gepflasterter Radweg, der nicht für derartige Belastungen ausgelegt war, die Selbstfahrer ein. Für das Team galt es auf der Straße zu bleiben, ohne in über 5 Metern Höhe die Laternen zu touchieren. Die Einweiser hatten alles rund um die fast 70 Meter lange Neukonstruktion stets im Blick. Der Fahrer konnte bereits 20 Minuten nach dem Start mit dem Schwenk auf den gesperrten Kreuzungsbereich beginnen. Quer vor dem zukünftigen Einsatzort angekommen, wurde nochmals prüfend auf die Widerlager geschaut. Dann dirigierten die Ingenieure und Einweiser den Fahrer mit Abstandsmeldungen und Infos millimetergenau in die enge Lücke.

In den folgenden Wochen wurde die Brücke mit einem Schotterbett und den Schienen bestückt. Das neue Gleis wurde genauso mit



Wenig Platz zwischen Baumreihe und Laternen



Am Zielort angekommen, wird die Brücke gedreht ...



... und auf den Widerlagern platziert.

Die Sonne brannte unerbittlich als die kurze Reise zur Baustelle startete. Ein schmaler Weg wurde in den Vorwochen mit viel Schotter und Walzeneinsatz zu einer doppelspurigen Verbindung mit kräftigem Gefälle ausgebaut. Einige Bereiche wurden mit Stahlplatten ausgelegt, denn im Untergrund durften Hafentunnel und Abwasserkanäle nicht beschädigt werden.

Am Montageplatz gab es Platz genug, um die fast 70 Meter lange Brücke in Fahrtrichtung zu drehen. Die Route führte direkt an der Bahntrasse entlang. Auf der anderen Seite beengte eine Häuserreihe den Weg. Zu allem Überfluss war die Brücke mit 6,16 Metern ein ganzes Stück breiter als der Schotterweg. Aber auch hier zeigten die Schwerlast-Spezialisten ihr ganzes Kö-

nnen und meisterten Abfahrt samt der Engstellen ohne Probleme.

Auf der gesperrten Kreuzung empfingen diesmal viele Schaulustige den Transport. Die Brückendenen auf den Widerlagern abzulegen dauerte diesmal etwas länger, da ein fest verbautes Abflussrohr zuvor gekürzt werden musste. Die ungeplante Zusatzaufgabe erledigte das



Mit der zweiten Brücke ging es über eine zuvor präparierte Schotterstraße, die teilweise mit Stahlplatten ausgelegt war.



Bei diesem Transport war der Untergrund unebener.

Team zügig, bevor die Stahlkonstruktion in der Endposition abgesetzt wurde.

In den folgenden Wochen kamen auch hier Schotter und das Gleis hinzu. Außerdem wurden zwischen den beiden Brücken Gehwege für Wartungsarbeiten installiert. Später wurden Lärmschutzwände auf dem gesamten Streckenabschnitt installiert, um die Anwohner weiter zu entlasten, denn hier rollen wirklich sehr viele Züge.

Neue Brücke ermöglicht größere, schwerere Lasten

Die Wichtigkeit der beiden Gleise zeigt sich in den Daten der Strecke. Im Jahr 2020 summierten sich die jährlichen Leistungstonnen für das Gleis in Nordrichtung auf 39.300.624 Tonnen und für das Gleis nach Süden auf 35.470.224 Tonnen. Diese Werte sind umso beeindruckender, weil die wirklich schweren Lasten aufgrund mehrerer alter Brücken nicht transportiert werden können. Ebenfalls konnten Züge mit Lademaßüberschreitungen Lü D (Dora) aufgrund des eingeschränkten Lichtraumprofils nicht fahren. Bei den neuen Brücken gibt es keine Einschränkungen mehr, selbst große Tragschnabellwagen sind möglich.

Eigentlich hätte alles viel früher erledigt sein sollen, denn die Planungen der Deutschen Bahn starteten bereits 2012. Für die große Verzögerung der Umsetzung sorgte die offene Bauweise und etliche Probleme beim Bau des Hafentunnels. Erst im April 2020 konnten die Arbeiten vergeben werden.



Auch bei diesem Transport war zu beiden Seiten nur wenig Platz.



Die zweite Brücke muss nur noch auf die Widerlager abgelassen werden.