

# 350 t-Brücke positioniert: Erst fahren, dann schwimmen



Fotos: Michael Bergmann

Der Boden ist mit Blechen vorbereitet, die Brücke auf Elefantenfüßen auf den Selbstfahrern positioniert – jetzt kann es Richtung Hafenbecken gehen.

**In Gelsenkirchen ist die alte Hafenmundbrücke an der Uferstraße durch einen Neubau ersetzt worden. ALE übernahm die Positionierung der neuen Stahlbrücke.**

**D**ie ursprüngliche Hafenmundbrücke an der Uferstraße wurde bereits im Jahr 1913 errichtet. Aus dieser Zeit stammen auch noch die heutigen Widerlager, auf denen die Brücke ruht. Der Brückenoberbau datiert auf das Jahr 1949, als die im Krieg zerstörte Brücke ersetzt wurde. Jetzt wurde die komplette Anlage neu gebaut, neben dem Brückenoberbau also auch die Widerlager neu errichtet.

Korrosion, Risse in der Betonplatte und die veränderte Verkehrslast hatten diesen Schritt notwendig gemacht. Die Planungen für den Neubau starteten bereits 2013. Dabei wurde auch eine Alternative zur Sperrung der Uferstraße



Einschwimmen der Brücke.

men



Aufgeschichtet: auf den Potons wurden Hölzer geschichtet, auf denen die Fahrbrücke ruht. Darauf sind die Selbstfahrer mit Elefantenfüßen und Brücken positioniert.

ANZEIGE

KUBLER  
SPEDITION
www.kuebler-spedition.de
KUBLER  
Projektspedition





**Leistungspalette**

- eigenes Transportequipment: bis 800 t Nutzlast
- unter fester Plane bis 5,50 m Breite / 4,10 m Höhe
- Montagehalle und Umschlagsterminal bis 625 t
- Schwertransporte auf der Schiene bis 348 t
- Linienschiffahrt für Schwergüter auf dem Wasser

**Projektlogistik**

- weltweite Projektlogistik mit direkten Partnern vor Ort
- Straße / Seefracht / Luftfracht / Eisenbahn
- Transport, Handling und Lagerung von Schwergut weltweit
- weltweite Organisation der gesamten Logistikkette
- Dokumentationen an allen Schnittstellen





logistik@kuebler-spedition.de / Tel. + 49(0)791-93000-0

info@kuebler-spedition.de



Auffahrt auf die Rampe zur Behelfsbrücke.

ße überlegt und verworfen: Eine Behelfsbrücke hätte den Schiffsverkehr beeinträchtigt, zusätzliche Kosten verursacht und die Bauzeit verlängert. In der Folge wurde der Neubau in Angriff genommen, der letztes Jahr im Herbst in eine ganz entscheidende Phase eingetreten ist.

Dabei wurde die neue Brücke vom Betriebsgelände der Firma Siefert aus, wo sie vormontiert worden war, zum Hafenbecken transportiert und auf den bereitliegenden Schwimmponton verladen.

Das ausführende Unternehmen ALE hatte es dabei mit einer Brücke von beachtlichen Ausmaßen zu tun: 350 t schwer, 67 m lang und annähernd 15 m breit. Zum Einsatz kamen 4 mal 6 Achslinien SPMT, bestückt mit Elefantfüßen, die für den Transport unter der Brücke positioniert wurden. Für die Fahrt zu den Pontons wurde das Gelände mit Stahlplatten ausgelegt. Zudem war der Krandienstleister Buller mit seinem Tadano ATF 200G-5 vor Ort, um den Aufbau der Rampen zu übernehmen, über die der

Schwertransport Millimeter für Millimeter auf die Pontons im Hafenbecken rollte.

Mithilfe eines Schubbootes wurden die Pontons dann mit der aufliegenden Brücke zur Hafeneinfahrt gefahren und der Brückenaufbau auf die neuen Widerlager abgesetzt.



Fahrt mit Überhang. An beiden Seiten ragten die Fahrbrücken über die Pontons hinaus.