

# 1.450 t-Brücke verschoben und eingeschwommen



Neue Stabbogenbrücke über den Dortmund-Ems-Kanal.

Beim Neubau von Straßen müssen häufig natürliche Hindernisse, etwa durch einen Tunnel oder eine Brücke, überwunden werden. Dabei kommt es nicht selten zu spektakulären Einsätzen mit Schwerlastequipment. So auch beim Neubau der Bundesstraße B474n in NRW, als eine 126 m lange Brücke an ihrem Bestimmungsort eingesetzt wurde. Bilder: Michael Bergmann

Im Oktober 2019 fand der feierliche Spatenstich für den Neubau der Bundesstraße B474n statt. Dabei handelt es sich um eine Ortsumgehung für die Städte Waltrop und Datteln mit einer Gesamtlänge von rund 12 Kilometern. Unterteilt ist das Bauvorhaben in zwei Abschnitte – der Abschnitt Datteln und der Abschnitt Waltrop, der sich noch in der Planung befindet.

Den Anfang machte dementsprechend im Oktober 2019 der Abschnitt Datteln mit dem Neubau einer Stabbogenbrücke, die im Bereich des Dattelner Meeres über den Dortmund-Ems-Kanal führt. Im Sommer des vergangenen

Jahres waren die ersten Arbeiten – Fundamente und Pfeiler – abgeschlossen. Im Juli 2020 fiel der Startschuss für die Montage der Stahlträger der neuen Stabbogenbrücke. Am südlichen Ufer wurde die neue Brücke vor Ort montiert.

Im Dezember 2020 erfolgte schließlich die Einbringung der Stabbogenbrücke an ihren Bestimmungsort. Die 126 m lange Kanalbrücke mit einem Schubgewicht von rund 1.450 Tonnen wurde zunächst mithilfe von SPMT-Kombinationen mit insgesamt 96 Achsen vom Konstruktionsort an den Kanal gefahren.

Dann kam es zum Zusammenspiel zwischen den Selbstfahrern (SPMTs) und zwei Schwimm-

pontons. Die SPMTs schoben die Brücke auf die Pontons. Dabei musste das Verschieben beziehungsweise Verschwimmen absolut synchron ablaufen. Schließlich wurde die Brücke von den beiden Schwimmpontons in die genaue Position eingeschwommen. Abschließend wurde die Stabbogenbrücke passgenau abgesenkt.

Dabei schließt die Kanalbrücke am nördlichen Ufer direkt an eine im Vorfeld gebaute Vorlandbrücke aus Spannbeton mit 75 m Länge an. Derzeit werden die Fahrbahnplatten und -kappen der Kanalbrücke hergestellt, um sie mit der Vorlandbrücke zu verbinden.





Zwei Schwimmpontons schwammen die Brücke millimetergenau ein.



Mit Hilfe der SPMTs wird die neue Stabbogenbrücke auf die Schwimmpontons geschoben.



Die Brücke wird später einmal zwei Fahrspuren sowie einen separat geführten Geh- und Radweg haben.

ANZEIGE

**Universal Transport**  
... don't worry, be heavy!