

# Teamwork für die Lippebrücke

Zwischen Bergkamen und Werne wird die über 70 Jahre alte Lippebrücke der B 233 erneuert. Eine tragende Rolle spielen dabei drei Brückenbauteile, die in Plauen gefertigt und von Kahl Schwerlast transportiert wurden.

Bildnachweis: Michael Bergmann

Achtung! Schwertransport kreuzt!

**E**s war ein Transportakt in mehreren Teilen notwendig, um die Brückenbauteile für die neue Lippebrücke in Bergkamen an Ort und Stelle zu bringen. Dabei mussten in einem ersten Akt die drei 168 t schweren und 58 m langen Brückenträger vom Herstellerwerk im sächsischen Plauen ins nordrheinwestfälische Bergkamen transportiert werden. In verschiedenen Transportnächten im Mai und im Juni übernahm der Schwertransportdienstleister Kahl aus Moers diese Aufgabe.

Eigentlich hätte die direkte Strecke dabei jeweils „nur“ rund 550 km betragen, genehmigt wurde schließlich aber eine Route mit 700 km Umweg, die vom Herstellerwerk in Plauen zu-

nächst Richtung Süden über die A72/A9 führte, dann in Nürnberg auf die A6 und am Kreuz Feuchtwangen schließlich nach Norden auf die A7. Zwischendurch ging es einige Kilometer auf der Landstraße weiter, wobei zweimal eine 180°-Wendung zu meistern war.

Darüber hinaus musste die Transportkombination unterwegs noch um 4 m verlängert werden, um auf die für den restlichen Streckenabschnitt vorgeschriebene Transportlänge zu kommen.

Am Frankfurter Flughafen führte die Route auf die A5 bis Hockenheim, dort auf die A61 zum Kreuz Jackerath, dann auf die A44, A46, A44, A52 und wieder über den Rhein. Für den Schwertransport wurde dabei die Rheinbrücke

vorübergehend gesperrt. Über die A3 gelangten die Brückenteile weiter in Richtung Oberhausen.

Von dort aus ging es dann zur letzten Etappe zunächst in Richtung Bottrop und dort auf die A31 in Richtung Norden. Über die B58 führte der Transport auf die A43 und am Kreuz Münster dann endlich auf die A1 bis zur Abfahrt Hamm-Bockum/Werne.

Und jetzt endlich, nach mehreren Transportnächten, rollte der Koloss mit 170 t Gesamtgewicht, fast 100 m Transportlänge, einer Zug- und einer Schubmaschine von der A1-Anschlussstelle Hamm-Bockum/Werne in Richtung Rünthe.

Dass das Begleitteam auch auf diesem letzten Teil der Route alle Hände voll zu tun hatte, erklärt sich fast von selbst. Verkehrsschilder und



Fürs Linksabbiegen wird gewaltig Platz benötigt.



Auf eine Länge von 58 m brachten es die Brückenträger.

Leitpfosten aus dem Weg räumen, Ampeln drehen, Kreisverkehre und sonstige kritische Stellen mit Blechen auslegen – auch dieser Transport bot das volle Programm für den Voraus-Trupp, der im Anschluss an den Transport natürlich alles längs der Strecke wieder in seinen ursprünglichen Zustand versetzen musste.

Am Samstagmorgen des 7. Juni 2020 war es dann endlich soweit, der letzte der drei Brückenträger konnte in der Baustelle zwischengeparkt werden. Der zweite Transport-Akt folgte knapp einen Monat später: Am Wochenende vom Freitag (3.7.), 18 Uhr, bis Montag (6.7.), 6 Uhr, wurde die B233-Brücke über die Lippe sowie die parallel verlaufende Geh- und Radwegbrücke zwischen Bergkamen-Rünthe und Werne gesperrt.



Der erste Brückenträger wurde bereits von Plauen nach Bergkamen geliefert und dort auf der Baustelle zwischengelagert. Bis Anfang Juni folgten noch zwei weitere.



Zwei 500 t-Mobilkrane heben gemeinsam das Brückenteil vom SPMT und positionieren es auf den Widerlagern.

Nun ging es darum, die drei Brückenteile vom Zwischenlager zur Endposition zu befördern und sie dort so bereitzustellen, dass sie mit zwei 500 t-Mobilkranen im Tandem auf die Behelfswiderlager gehoben werden konnten.

Während das Kranvermietunternehmen Schares für diese Aktion jeweils einen Liebherr LTM 1500-8.1 an den Flussufern platzierte, setzte Kahl seine Goldhofer-Selbstfahrer ein, um die drei Stahlträger nach einander vom Lagerplatz auf die Bestandsbrücke zu fahren.

Dabei wurden die Achsdrücke der Selbstfahrer genau überwacht und dokumentiert, um die alte Brücke schützen. „Eine zusätzliche Dokumentation erfolgte durch Kameras, die auf die Bildschirme der Lastmomentbegrenzung der Krane gerichtet waren“, erklärt Eric Reichmann, der die Bereiche Vertrieb, Engineering und Projekte bei Schares leitet.

Die maximale Belastung des alten Brückenbauwerks und die entsprechenden Achslasten

*Nun ging es darum, die drei Brückenteile vom Zwischenlager zur Endposition zu befördern und sie dort so bereitzustellen, dass sie mit zwei 500 t-Mobilkranen im Tandem auf die Behelfswiderlager gehoben werden konnten.*

waren im Vorfeld genau berechnet worden. Alle Kranbewegungen folgten einem definierten Hubablaufplan. Dafür hatten die Projektplaner im Vorfeld eine komplette 3D CAD-Planung erstellt. Je weiter die Selbstfahrer auf die Brücke fuhren, desto mehr Last mussten die Krane sukzessive übernehmen. Das erforderte Teamarbeit und volle Konzentration aller Beteiligten.

Eine Teamarbeit, die offensichtlich bestens funktionierte, denn die Arbeiten liefen so pro-

blemlos, dass die Sperrung der Bestandsbrücke sogar früher als geplant aufgehoben werden konnte.

Das neue Brückenbauwerk wird nun eine provisorische Fahrbahndecke erhalten, über die der Verkehr fließen soll, während die alte Brücke abgerissen wird. Die neue B233-Brücke über die Lippe wird dann voraussichtlich Ende 2021 fertig sein.



Der erste von drei Brückenträgern wird von Kahl auf SPMT auf die Bestandsbrücke transportiert.



Es geht zügig voran: Zwei Brückenträger sind schon montiert.