

Bracht montiert neuartige Brücke



Mit einem Spezialtransport wurden die fünf jeweils 45 Meter langen und 109 Tonnen schweren Brückenträger zur Baustelle gebracht.

Das Osnabrücker Unternehmen Echterhoff hat mit dem Krandienstleister Bracht eine neuartige Brücke über die A 1 bei Münster montiert – ohne Mittelstütze! Aufgrund eines speziellen Betons kommt das Bauwerk über der Autobahn ohne Mittelpfeiler aus – und nach zwei Tagen rollt der Verkehr wieder.

Theo Reddemann, Geschäftsführer und technischer Leiter der Osnabrücker Echterhoff-Bau-Gruppe: „Unser Ziel ist es, so wenig wie möglich in den Verkehr einzugreifen“. Die vorgefertigten Brückenteile konnten mit dem 700 t von Bracht in nur 2 Tagen montiert werden. Nachts von Freitag auf Samstag wurden mit einem Spezialtransport die fünf jeweils 45 Meter langen und 109 Tonnen schweren Brückenträger aus dem emsländischen Spelle zur Baustelle gebracht. 70 Kilometer lang ging es in mehreren Konvois vor allem über Landstraßen zur Baustelle.

Brückenträger sind deutschlandweit eine Premiere

Die Brücke über die A1 entsteht in sogenannter modularer Bauweise. Das bedeutet: Auf der Baustelle werden die Betonfertigteile zusammengesetzt. Das spare Zeit, erklärt Reddemann. Die Bauweise selbst ist nicht neu. Auch die Brücke über die B68 in Georgsmarienhütte beispielsweise hat das Unternehmen Echterhoff jüngst so realisiert.

Dennoch ist das Bauwerk über die A1 Reddemann zufolge eine „Deutschland-Premiere“. Der Grund sind die verwendeten Brückenträger. Gefertigt wurden sie bei Rekers in Spelle mit sogenanntem hochfesten vorgespannten Beton, wie Reinhard Maurer vom Ingenieurbüro KHP an der Baustelle erklärt. „Die eigens hierzu erforderliche Entwicklung fand durch die Autobahn GmbH in Zusammenarbeit mit der Ruhruniversität statt“, ergänzt Reddemann.

Das bedeutet: Die Brücke über die künftig sechsspurige Autobahn kommt – anders als jene in Sichtweite der Baustelle – erstmals ohne Mittelstützpfeiler aus. Auch das verkürzt



An dicken Stahlseilen schwebten die 109 Tonnen schweren Brückenträger.

noch einmal die Bauzeit und spart zusätzlich Beton.

An dicken Stahlseilen schwebten die 109 Tonnen schweren Brückenträger am Samstag zwischen zwei Kranen der Firma Bracht aus Erwitte, darunter ein Demag AC 700. Einer nach dem anderen wurde in Zeitlupe und Millimeterarbeit in Position gebracht – vier Wochen, nachdem Echterhoff mit der Fertigteilmontage der ersten Brückenwiderlager begonnen hatte.

In drei Wochen soll die Brücke fertig sein

Noch drei Wochen, dann rechnet Theo Reddemann damit, dass die Brücke fertig ist. „Ich bin schon stolz, dass das alles so geklappt hat.“ Für die Zukunft würde sich Reddemann wünschen, dass Faktoren wie Bauzeit, CO₂-Belastung oder auch der volkswirtschaftliche Schaden durch den Infrastrukturbau in die Vergabe von Aufträgen einbezogen werden.



Job erledigt – nach zwei Tagen rollt der Verkehr wieder.

„Aktuell zählt vor allem der Preis“, kritisiert er. Dabei, so argumentiert Reddemann, würden kürzere Bauzeiten einen großen Einfluss unter anderem auf den CO₂-Ausstoß haben. Alleine auf dem knapp zehn Kilometer langen Teilstück der A1, wo die rund 4,5 Millionen Euro teure neue Spannbetonbrücke gebaut wird, werden rund 66.000 Fahrzeuge pro Tag gezählt. „Wenn die alle aufgrund von Bauarbeiten im Stau stehen, belastet das die Umwelt“, so Reddemann.

„Verkürzen sich die Bauzeiten, wäre das ein großer Fortschritt in Sachen CO₂.“

Anmerkung der Redaktion: Wenn die Brückensanierung bei allen „maroden“ Brücken, so schnell gehen würde, dann hätten die GST Transporte auch bald wieder freie Fahrt. Hier hat die Autobahn GmbH einen vernünftigen Ansatz gefunden, die Brückensanierungen zu beschleunigen.