

Geschafft: Neue Lippebrücke sitzt und passt – voraussichtlich ab Mittwoch befahrbar



Die neue Lippebrücke vor dem Vershub. Foto: Straßen NRW

In der Nacht von Donnerstag (12.8.) auf Freitag (13.8.) hat die Straßen.NRW-Regionalniederlassung Ruhr die neue Lippebrücke zwischen Bergkamen und Werne an ihren endgültigen Standort verschoben. Rund vier Stunden waren für den Vershub der 2.000 Tonnen schweren Brücke über die etwa 15 Meter lange Strecke erforderlich. Voraussichtlich am Mittwoch (18.8.) steht die Brücke dem Verkehr wieder mit zwei Fahrstreifen zur Verfügung.

Das Projekt

Seit Ende 2019 baut die Straßen.NRW-Regionalniederlassung Ruhr an der B233 (Werner Straße/Kamener Straße) eine neue Brücke

über die Lippe zwischen Bergkamen und Werne. Die neue Brücke wird breiter, um Platz für eine Linksabbiegespur in südlicher Richtung zu bieten. Zusätzlich wird am Nordufer in Werne eine sogenannte Querungshilfe gebaut, die es Fußgängern und Radfahrern künftig erleichtern wird, die B233 an dieser Stelle sicher zu überqueren. Im Rahmen der Arbeiten wurde unter anderem eine neue Trinkwasserleitung verlegt.

Die Brücke

Die alte Brücke über die Lippe zwischen Bergkamen und Werne wurde 1942 gebaut. Straßen.NRW hat auf der Brücke unter anderem 2001 Teile der Fahrbahn erneuert und 2006 einen abgerissenen sogenannten Kragträger gesichert. Kragträger sind quer verlaufende Teile der Brückenkonstruktion, die unter der Fahrbahnplatte liegen und diese stützen.

Bei einer Prüfung im Jahr 2012 wurden erhebliche Schäden vor allem am Stahltragwerk der Brücke festgestellt, die zu einer sofortigen Sperrung des Geh- und Radweges auf der östlichen Seite der Brücke führten.

Die Brücke wird laut der aktuellsten Verkehrszählung von täglich etwa 20.000 Kraftfahrzeugen genutzt, von denen etwa drei Prozent zum Schwerverkehr gehören, also LKW oder Busse sind.

Daten und Fakten zu der neuen Brücke

- Länge: 60 Meter
- Gewicht: 2.000 Tonnen
- Verschubstrecke: 15 Meter
- Verschubdauer: rund vier Stunden
- Bauart: Stahlverbundbrücke, das heißt eine Kombination aus mehreren Stahlträgern und einer Fahrbahnplatte aus Stahlbeton.
- Besonderheiten: Anpassung des Flussbetts für Fischotter im Bereich der Brücke

Rückblick

Im Januar 2020 wurde zunächst der bereits gesperrte Geh- und

Radweg auf der östlichen Seite der Brücke abgerissen, um ausreichend Platz für den Neubau der Brücke zu schaffen. Im Anschluss entstanden zwischen der alten Lippebrücke und der östlich gelegenen Geh- und Radwegbrücke so genannte Behelfswiderlager, auf denen ab Juli 2020 die neue Brücke montiert wurde. Das Kernstück der neuen Brücke sind drei jeweils etwa 160 Tonnen schwere und 60 Meter lange Stahlträger, welche im sächsischen Plauen gefertigt wurden. Sie wurden im Mai 2020 auf die Baustelle geliefert.

Seit Ende 2020 fließt der Verkehr mit provisorischen Anschlüssen über die neue Brücke. Die alte Brücke wurde abgerissen und an ihrer Stelle entstanden die neuen Widerlager. Auf den beiden massiven Widerlagern aus Stahlbeton auf beiden Seiten der Lippe wird der so genannte Überbau aufgelagert. Der Überbau ist der Teil der Brückenkonstruktion, der die Lippe überspannt, und besteht unter anderem aus Stahlträgern und der Fahrbahnplatte.

Im Laufe der Arbeiten wurde die Verkehrsführung mehrfach verändert und im Sinne der Arbeitssicherheit auf der Baustelle und der Verkehrssicherheit aller den jeweiligen Arbeitsschritten angepasst. Straßen.NRW bemühte sich in enger Zusammenarbeit mit den beiden Kommunen und anderen Trägern öffentlicher Belange wie Polizei und Feuerwehr um möglichst minimale Eingriffe in den Straßenverkehr. Anwohnerinnen und Anwohnern, Pendlerinnen und Pendlern sowie allen anderen Verkehrsteilnehmenden sei an dieser Stelle nochmals für ihr Verständnis und ihre Rücksichtnahme gedankt.

Der Vershub

Gut Ding will Weile haben, und beim Vershub einer 60 Meter langen Brücke ist Millimeterarbeit gefragt. Deshalb hat die neue Lippebrücke für die relativ kurze Entfernung von 15 Metern zwischen ihrem provisorischen und ihrem endgültigen Standort etwa vier Stunden gebraucht.

Tatsächlich wurde die Brücke gar nicht verschoben, sondern

über sogenannte Verschubbahnen an Ort und Stelle gezogen. Dafür wurde der Überbau insgesamt um 20 Zentimeter angehoben und dann in der Nacht von Donnerstag (12.8.) auf Freitag (13.8.) kontinuierlich auf die in den vergangenen Wochen neu entstandenen Widerlager transportiert. Dafür wurde der Überbau auf sogenannten Verschubschlitten aufgelagert, die mittels Teflonplatten über zwei Verschubbahnen aus Stahl gleiten. Nachdem die Brücke an Ort und Stelle war, wurde sie langsam wieder abgesenkt.

Um den Verschub vorzubereiten und im Anschluss die Übergänge zwischen Brücke und Straße herzustellen, muss die B233 insgesamt sechs Tage lang voll gesperrt werden. Danach werden unter anderem noch die endgültigen Lager der Brücke und die Fahrbahnübergänge hergestellt sowie die neu verlegte Trinkwasserleitung und die Entwässerung der Brücke angeschlossen.

Mehr zum
Thema: <https://www.strassen.nrw.de/de/wir-bauen-fuer-sie/projekte/b233-neubau-der-bruecke-ueber-die-lippe-zwischen-bergkamen-und-werne.html>