

L821n: Wichtige Etappe an der Kuhbachbrücke in Bergkamen erfolgreich abgeschlossen



Mit einem 250 Tonnen schweren Autokran wurden die Stahlträger in Position gehoben. Foto: Karl Pollmann GmbH

Langsam schwebt der letzte der zehn Träger vom Baufeld über den Kuhbach. Auf den Zentimeter genau legt der Kranführer ihn auf dem aufwendig hergestellten Traggerüst ab. Unten am Boden beobachten seine Kollegen aufmerksam jede Bewegung, unterstützen mit Signalen und legen zum Schluss noch selbst Hand an bis der Träger genau an der vorgesehenen Stelle liegt. Dann ist es geschafft: Zehn mal knapp acht Tonnen Stahl sind perfekt zwischen den Brückenpfeilern positioniert und überspannen den Kuhbach.

Knapp 25 Meter lang und einen Meter hoch ist jeder einzelne Träger. Einzeln wurden sie in der vergangenen Woche mit einem eigens dafür eingesetzten 250 Tonnen schweren Autokran auf die

dafür zuvor errichtete Hilfskonstruktion zwischen den Brückenpfeilern eingehoben. Die aufwendige, etwa 100 Tonnen schwere Stahlkonstruktion über dem Kuhbach ist nötig, weil der Kuhbach regelmäßig Hochwasser führt und deshalb keine Stützentürme direkt im Bachlauf errichtet werden konnten. Zusätzlich wurden gerüstähnliche Stützentürme zwischen den schon fertighergestellten Widerlagern und den acht Brückenpfeilern errichtet. Als Widerlager bezeichnet man die tragenden Elemente am Anfang und am Ende einer Brücke und als Pfeiler die Tragelemente zwischen den Widerlagern. Die Traggerüste werden entfernt, wenn der sogenannte Überbau der Kuhbachbrücke sicher auf den beiden Widerlagern und den acht Pfeilern ruht. Als Überbau bezeichnet man den horizontalen Teil einer Brücke, auf dem die Fahrbahn verläuft.

Bis das Traggerüst zurückgebaut werden kann, muss aber erst noch der Überbau hergestellt werden. Dieser besteht vor allem aus Bewehrungsstahl, Spannstahl und Beton. Deshalb entstehen im nächsten Schritt die Bewehrung und eine Schalung aus Holzbrettern, in die der flüssige Beton für die Fahrbahnplatte gegossen werden kann. Rund 600 Kubikmeter Beton – das entspricht in etwa dem Inhalt von fünf Gelenkbussen – werden dann an einem Tag von beiden Seiten des Kuhbachs gleichzeitig in die Schalung gegossen, um die Fahrbahnplatte herzustellen.

Erst wenn der Beton ausgehärtet ist, können die Arbeiten fortgesetzt werden. Viele einzelne Schritte sind dann noch nötig, um die Brücke fertigzustellen: Die Entwässerung für die Fahrbahn muss hergestellt werden, die Brücke muss abgedichtet werden, die Fahrbahn aus Asphalt muss eingebaut werden und vieles mehr. Insgesamt knapp 100 Meter lang und sieben Meter hoch wird das Brückenbauwerk über den Kuhbach, das den nördlichen und den südlichen Teil der L821n in Bergkamen verbinden wird. Zwischen der Brücke und der angrenzenden Fahrbahn werden so genannte Fahrbahnübergänge eingebaut – das sind Konstruktionsteile, die einen sicheren Übergang gewährleisten und die Längenänderungen einer Brücke

ausgleichen, die durch warme oder kalte Temperaturen verursacht werden. Ganz zum Schluss kommen Geländer, Beschilderung und Markierung. Die Arbeiten liegen gut im Zeitplan und Straßen.NRW plant, die L821n Ende 2024 für den Verkehr freizugeben.

Die Arbeiten an der Brücke über den Kuhbach hatten im Januar 2023 mit einer Kampfmittelsondierung und der Einrichtung des Baufelds begonnen. Der Bau des nördlichen Abschnitts der Ortsumgehung wurde im Frühjahr 2023 abgeschlossen, der südliche Teil wurde im Sommer 2020 fertiggestellt. Die L821n wird jeweils mit einem Kreisverkehr an die südlich verlaufende L654 (Lünener Straße) und die nördliche gelegene Erich-Ollenhauer-Straße angeschlossen. Die Ortsumgehung soll die Ortsdurchfahrt Bergkamen-Oberaden entlasten und den starken Durchgangsverkehr und die damit verbundenen Beeinträchtigungen z.B. durch Lärm und Schadstoffausstoß verringern. Straßen.NRW investiert in den Bau der L821n in Bergkamen etwa 18,6 Millionen Euro aus Landesmitteln.