

JOURNAL
2008

JOURNAL 2008

Mitarbeitermagazin der KIRCHNER HOLDING GmbH





Rheinbrücke Wesel

Der Pylon ist nicht mehr zu übersehen

Bereits in den letzten Journal-Ausgaben haben wir über den Bau der neuen Rheinbrücke mit ihrem imposanten Pylon als neuem Wahrzeichen der Stadt Wesel berichtet. Die Fertigstellung geht in großen Schritten voran und wird 2009 abgeschlossen sein.

Bei der insgesamt 772 m langen Schrägseilbrücke mit dem 130 m hohen Pylon und dem rund 340 m langen frei überspannten Flussfeld konnten im Jahr 2007 alle Pfeiler sowie der komplette Spannbetonüberbau fertig gestellt werden. Der insgesamt 396 Meter lange Überbau wurde dabei in 13 einzelnen Takten betoniert und mit Hilfe eines eigens für dieses Projekt entwickelten Hub-Schiebe-Elements am 10. September 2007 in Endlage geschoben.

Der Überbau setzt sich aus 11.000 m³ Beton, 700 t Spannstahl und 1.600 t Betonstahl zusammen. In Mehrschichtbetrieb war dabei ein Querschnitt zu fertigen, der in diesen Ausmaßen von KIRCHNER noch nie zuvor im Taktschiebverfahren hergestellt wurde. Bis Ende des Jahres werden die Taktschiebelager gegen die endgültigen Lager getauscht.

Die sieben Pfeiler in den Hauptachsen stehen trotz ihrer auffälligen Y-Form im Schatten des Pylons. Da der Pfeilerabstand von 65 m nicht im Taktschiebverfahren überbrückt werden kann, wurden zwischen den Hauptpfeilern sechs auf Großbohrpfählen gegründete Stahlbetonhilfspfeiler hergestellt. Nach dem Endvershub werden diese Baubehelfe bis Ende des Jahres wieder abgebrochen. Der Rückbau und Abbruch der ebenfalls auf Großbohrpfählen gegründeten Taktanlage musste unter hohem Zeitdruck direkt nach dem Vershub vollzogen werden, um das linksrheinische Widerlager fertig stellen zu können.

Die Vorlandbrücke mit Spannbetonüberbau kann bereits über eine Hilfsrampe befahren werden und dient zur Anlieferung der Stahlteile, die in den kommenden Monaten im Freivorbau an den bestehenden Brückenteil angebaut werden.

Hierzu sind die ersten Schrägseile vom Pylon aus gespannt und lassen bereits erkennen, wie das Gewicht der leichteren Strombrücke mit dem schwereren Spannbetonbauabschnitt ins statische Gleichgewicht gebracht wird.

Das rechtsrheinische Widerlager wurde bereits Ende 2006 hergestellt. Anfang 2007 wurde dort der Endquerträger an den zuvor mit Großkränen eingehobenen Stahlüberbau betoniert. Hier findet im Herbst 2008 der Lückenschluss mit dem von der linksrheinischen Seite kommenden Überbau statt.

Ab Frühjahr 2008 stehen noch die Kappen, Geländer und weitere Brückenausrüstung an. Im Frühjahr 2009 wird mit der Abdichtung, dem Schutzgussasphalt sowie den Korrosionsschutzarbeiten das Bauwerk fertig gestellt und im Sommer an den Bauherrn übergeben.

Bauteam: Günter „Der Kopf“ Adam
 Marco „Pantani“ Bauske
 Knut Brodersen, Jürgen Fey
 Udo „Lisbethl“ Hammer
 Mario „Nese“ Hartmann
 Lars Hassenpflug
 Rico „Essig“ Hinz
 Mark „Wettervogel“ Käding
 Frank „Zwerg“ Kreuzmann
 Michael „Lessie“ Leßmann
 Matthias Moll, Teodor Müller
 Sven „Molitz“ Pöttsch
 Maik „Keule“ Pöter, Falk „Boofi“ Trosien
 Dieter „Frau Zeidlerin“ Zeidler
 Sven Zimmermann

