



Eine Brücke am Haken



(Red/15.10.2014-11:45)

Wiehl - Gestern wurden drei große Fertigbauteile für die neue Wiehlbrücke in Weiershagen angeliefert und mithilfe eines Krans an ihren Bestimmungsort gehoben.

Ein nicht alltäglicher Baustellentermin stand gestern im Wiehler Ortsteil Weiershagen an. Für die neue Brücke über die Wiehl nach Wiehlsiefen wurden am Vormittag drei jeweils rund 29 Tonnen schwere Fertigbauteile per Schwerlasttransport angeliefert und mithilfe eines Lastenkrans über eine Scheune und die angrenzenden Häuser hinweg an ihren Standort gehoben. Präzisionsarbeit war also gefragt, als die etwa 23 Meter langen Brückenelemente nebeneinander auf die örtlich hergestellten Widerlager an beiden Flussufern aufgesetzt wurden.

[Bilder: privat --- Präzisionsarbeit war gefragt, als die etwa 23 Meter langen Brückenelemente nebeneinander auf die örtlich hergestellten Widerlager an beiden Flussufern aufgesetzt wurden.]



Die drei Stahlbetonbalken bilden die Grundlage der neuen 4,75 Meter breiten Brücke, die im Gegensatz zur Vorgängerbrücke ohne Zwischenstützen auskommt. Der Abbruch der alten Brücke war notwendig geworden, nachdem sie in der Folge des Hochwassers von 2001 einen solchen Stützpfiler verloren hatte. Zunächst war das Bauwerk zwar provisorisch mit einem Stahlträger gesichert worden, doch später hatte sich bei

eingehenderen Untersuchungen gezeigt, dass eine Sanierung aufgrund der angegriffenen Substanz des Bauwerks unwirtschaftlich gewesen wäre.

Das von der Stadt Wiehl mit der Planung des neuen Brückenbauwerks beauftragte Büro Lang & Stranzenbach aus Kleinfischbach entschied sich nach eingehender Analyse der Gegebenheiten vor Ort insbesondere aus Kostengründen für den Einsatz von vorgefertigten Bauteilen und gegen einen "klassischen" Bau der Brücke vor Ort. „Die Verwendung von Ortbeton hätte einen erheblichen Mehraufwand bedeutet“, begründete Andre Lang, verantwortlicher Bauingenieur bei dem Projekt, die Entscheidung. „Das notwendige Raumgerüst hätte die Last des gesamten Brückenbauwerks aufnehmen und zudem hochwassersicher sein müssen.“ Ein unverhältnismäßiger Aufwand.

So entwickelten die Planer die Idee einer Konstruktion mit fertig angelieferten Bauteilen. Fachliche Herausforderungen bot freilich auch diese Variante. Denn die enge Bebauung vor Ort schränkte die Möglichkeiten für die Aufstellung der Krananlage erheblich ein, und aufgrund der Beschaffenheit des Untergrundes durfte der Kran dort maximal 35 Tonnen tragen. „An einigen Stellen mussten wir zunächst Erdreich abtragen und Hohlräume mit Beton auffüllen, um die Standfestigkeit des Krans zu gewährleisten“, so Lang weiter. Umso wichtiger sei es gewesen, besonders filigrane und leichte Brückenteile zu bauen. Hierzu wurden nun statt einer „schlafenden“ Bewehrung, wie sie etwa beim Hausbau eingesetzt wird, Spannstahl mit Litzen und eine besonders hohe Betongüte verwendet. Letztlich konnte das Gewicht der Teile so auf 29 Tonnen reduziert werden, ohne die Tragfähigkeit der Brücke einzuschränken.



Den Abbruch der alten Brückenanlage und den Neubau führt die Firma Hombach aus Dieringhausen aus. Unter der Brücke nistende Wasseramseln hatten den Beginn der Abrissarbeiten zunächst verzögert, doch Mitte August konnte es mit dem Rückbau losgehen. Auf den Abriss folgte die Errichtung der Widerlager, auf denen nun die Fertigteile aufgesetzt wurden. In den nächsten Tagen wird darauf eine Ortbetonschicht aufgebracht, ehe das Bauwerk rundherum abgedichtet wird. Es folgen der Aufbau des Straßenbelags und des Gehwegs sowie die Anbringung der Geländer, ehe die Brücke Anfang Dezember für den Verkehr freigegeben werden kann.

