

## Wo Giganten wachsen

Nordumgehung: Werrebrücke nimmt weiter Formen an



**Sicherheit geht vor:** Jens Oertel (Bauüberwachung Lavis, v. l.) und Arnd Graeper (Projektleiter Straßen NRW) gehen nur mit Schutzhelm auf die Baustelle der westlichen Werrebrücke. Dort justieren Stahlarbeiter gerade die rund 35 Tonnen schwere Mittel-Pylone im Hintergrund. FOTOS: SUSANNE BARTH

VON SUSANNE BARTH

■ Löhne. 35,15 Tonnen schweben durch die Luft. Für den Baukran ein Fliegengewicht. Trotzdem muss der Kranführer ganz genau und vorsichtig arbeiten, um die Mittel-Pylone sicher aufzustellen. Beim Brückenbau des Lückenschlusses der A30 mit der A2 geht es weiter voran. Die Pfeiler, die später die Seile halten, werden trotz Schneefalls aufgestellt.

Schnee, Eis und sinkende Temperaturen können die Arbeiten auf der Baustelle noch längst nicht aufhalten. „Aber es ist gerade so an der Grenze“, sagt Jens Oertel von der Bauüberwachung der Firma Lavis. „Denn bei Betonbauten ist bei null Grad Schluss, schweißen lässt es sich noch bis minus zehn Grad.“ Wegen der Witterung geht die Sicherheit auf der Baustelle jetzt besonders vor. Nur wer einen Helm auf hat, darf sich den Bauten nähern. „Und wir müssen höllisch aufpassen, nicht auf den Eisplatten auszurutschen.“

Oertel ist als Bauüberwacher jeden Tag auf der Baustelle der westlichen Werrebrücke anzutreffen: „So sehe ich genau, was sich hier verändert.“ Gestern setzten die Stahlbauarbeiter den so genannten zweiten Schuss. Projektleiter Arnd Graeper von Straßen NRW erklärt: „Auf die



**Größenunterschied:** Millimetergenau justiert der Arbeiter die riesige Stahlpylone auf ihr passgenaues Unterteil.

zwei bereits einbetonierten Pylonen werden die Mittel-Pylonen aufgesetzt.“ Insgesamt soll die Löhner Werrebrücke bei der Fertigstellung über sechs Pylonentürme verfügen. „Und jeder dieser Türme besteht aus je drei Pylonen-Teilen“, sagt Graeper.

„Die erste Stütze ist schon unter der Erde“, sagt Montageleiter der österreichischen Firma MCE, Johann Burgstaller. Zehn Meter tief wurden die ersten 27 Tonnen schweren Pylonen einbetoniert. Nun setzen die Arbeiter die zweite Stütze auf und im Februar sollen die Oberteile folgen.

Dabei ist genaue Arbeit wichtig und unerlässlich. „Dieser Brückenbau hat schon einen erhöhten Schwierigkeitsgrad“, sagt Projektleiter Graeper. „Es ist ein hoch interessantes Bauwerk und so etwas machen wir nicht jeden Tag.“ Damit alles glatt läuft, justieren die Arbeiter die aufzusetzende Pylone haargenau. „Hier im Stahlbau sind Millimeter wirklich entscheidend“, betont Graeper. „Da lassen sich die Arbeiter Zeit und das mit Recht.“

Schließlich hängen an den Stahl- und Betonpfählern später die Stahlseile, an denen die Fahrbahn aufgehängt wird. 32 Stahl-



**Zusammenarbeit:** Johann Brugstaller (2. v. r.) gibt dem Kranfahrer ein Zeichen. Er zieht die Pylone hoch.

seile á 140 Millimeter Durchmesser lassen die Fahrbahn dann schweben. „Und das 25 Meter über der Gradiente (Fahrbahn)“, sagt Oertel. Alles muss also genau stimmen. Sind die Maße ausgemessen, verschrauben die Stahlbauer die Pylonen miteinander. „Das Zusammenschweißen folgt dann erst später“, so Oertel. „Heute wird nur genau auf die Maße geachtet.“

Bis die Brücke fertig und befahrbar ist, dauert es planmäßig noch bis Juli 2012. „Bisher liegen wir gut in der Zeit.“ Die Kosten der Konstruktion belaufen sich auf 29,2 Millionen Euro.

### Werrebrücke Ost

■ Die Schrägseilbrücke in Bad Oeynhausen wird nur halb so lang wie ihre Schwesterbrücke in Löhne. Sie misst rund 150 Meter und ist rund 31 Meter breit. Die Pylonen werden in 20 Metern Höhe über der Gradiente (Fahrbahn) schweben. Fertig soll die Werrebrücke Ost im Januar 2012 sein. Kostenpunkt: 17,3 Millionen Euro. (sba)