

Ansprechpartnerin für die Presse:

Silvia Rütter
Wredestr. 8 – 48268 Greven
Tel. 02571-957784 – Mobil 0177-1443098
ruetter@online.de – www.silvia-ruetter.de

Wolters GmbH
Brochterbecker Damm 51
48367 Saerbeck
Tel. 02574-9382.0
www.wolters-saerbeck.de

Pressemitteilung**Wolters reißt Osnabrücker Schellenbergbrücke ab**Besondere Herausforderung durch strenge Sperrzeiten

Als die Stadt die Schellenbergbrücke Mitte der 90er Jahre von der Bahn übernahm, war bereits abzusehen, dass sie früher oder später einer neuen Brücke weichen musste. Ein Neubau war auch deshalb erforderlich, weil die Vorschriften der Deutschen Bahn inzwischen andere Abmessungen für kreuzende Brückenbauwerke verlangten. Der Abriss wurde durch die Wolters GmbH aus Saerbeck zwischen Juli und Oktober 2009 durchgeführt.

Die Schellenbergbrücke war eine der ältesten und größten noch bestehenden Brücken in Osnabrück. Große Teile der Konstruktion gingen auf das Baujahr 1913 zurück. Auf etwa 125 Metern überspannte die Brücke den kompletten Rangierbahnhof inklusive zwei Hauptgleisen der Bahnstrecke nach Hannover. Des Weiteren wurden noch der Hasekanal und ein Seitenarm des Hase-Flusses überbrückt. Die Brücke bestand aus fünf Überbauten: es gab sowohl Spannbetonkonstruktionen, Walzträger in Beton, Stahlfachwerkträger als auch eine Bogenbrücke aus Stahlbeton.

Die besondere Herausforderung bei dem Abriss lag in den strengen Sperrzeiten. Während auf den Gleisen der Zugverkehr rollte, war abreißen tabu. In der Regel konnte nur

Ansprechpartnerin für die Presse:

Silvia Rütter

Wredestr. 8 – 48268 Greven

Tel. 02571-957784 – Mobil 0177-1443098

ruetter@online.de – www.silvia-ruetter.de

zwischen Samstagnachmittag, 17 Uhr und Sonntagabend, 19 gearbeitet werden. In dieser Zeit waren bis zu 15 Wolters-Mitarbeiter an der Baustelle tätig. Jedes Mal waren umfangreiche Vorarbeiten zur Wahrung der Sicherheit erforderlich: Alle Gleise mussten zunächst mit Vlies, dann mit Baggermatratzen abgedeckt werden. Außerdem wurden Träger ausgelegt, die so hoch waren, dass sie einen direkten Druck auf die Gleise verhinderten. Fahrdrähte wurden komplett mit Baurohren verkleidet, um sie vor einer Beschädigung zu schützen. Nach jeder Sperrpause mussten jeweils die Gleise wieder aufwändig gereinigt werden. Die einzelnen Brückenabschnitte wurden durch Meißelbagger abgerissen oder herausgeschnitten. Geschnitten wurde zum Beispiel bei einem Überbau einer Spannbrücke, die mit Stahlstreben versehen war. Hier die Maßnahmen im Einzelnen:

Überbau 1 wurde zweimal in Längsrichtung geschnitten, bevor die **bis zu 70** Tonnen schweren Teile mit dem (**1200 Tonne Kran**) abgehoben und mit einem Bagger zerkleinert wurden. Diese Vorgehensweise wurde gewählt, weil die in Beton enthaltenen Spanndrähte die Fahrdrähte der Bahn beim Herabfallen beschädigt hätten, wenn ein Meißelbagger zum Einsatz gekommen wäre.

Überbau 2 bestand aus aufgelegten Stahlträgern, die sowohl ein- als auch überbetoniert waren. Zunächst wurde der Beton oberhalb der Träger entfernt, sofort verladen und abgefahren, um anschließend die Stahlträger frei zu meißeln und per Bagger ab zu heben.

Die Stahlkonstruktion von **Überbau 3** wurde in einer 27 Stunden dauernden Aktion in 15 Teile zerkleinert (gebrannt), per Kran runtergehoben und in Container zur Abfuhr verladen. Zuvor musste noch in einer Sperrzeit der Beton von der Brücke und Gehweg zurück gebaut werden.

Ansprechpartnerin für die Presse:

Silvia Rütter

Wredestr. 8 – 48268 Greven

Tel. 02571-957784 – Mobil 0177-1443098

ruetter@online.de – www.silvia-ruetter.de

Überbau 4 bestand aus der Rundbogenbrücke über den Fluss Hase. Diese konnte ohne Sperrzeit in der Woche bei laufendem Bahnbetrieb abgebrochen werden: Sie wurde mit einem Kettenbagger gemeißelt und zerbröselte. Die anschließende Abfuhr der Schuttmassen erfolgte in einer Sperrzeit am Wochenende.

Überbau 5 war eine Stahlträgerkonstruktion analog zum bereits beschriebenen Überbau 3, nachdem der Beton der Fahrbahn abgetragen worden war. In einer komprimierten Wochenendaktion wurde die komplette Konstruktion mit zwei Kranen abgehoben (siehe auch das Bild mit den zwei Kranen) und auf die angrenzende Straße abgelegt. Anschließend wurde der Überbau während der Woche zerkleinert (gebrannt) und abgefahren.

Die Logistik stellte eine weitere große Herausforderung für Wolters dar, denn auch der Abtransport des Bauschutts musste „just in Time“ erfolgen. So wurden für die Sonntage Fahrgenehmigungen für zehn LKWs beantragt. Insgesamt mussten 7.500 Tonnen Bauschutt und 650 Tonnen Stahl abtransportiert werden – das entspricht etwa der Ladung von 330 Sattelschleppern. Während der Woche wurden die nächsten Schritte minutiös geplant, um dann exakt getaktet am Wochenende durchgeführt zu werden – am Ende zur Zufriedenheit aller Beteiligten. Bereits seit 2005 liegen die Pläne für den Neubau vor – jetzt kann es los gehen.

>>> Bilder und Bildunterschriften s. nächste Seiten...

Fotocredit: Wolters GmbH

Ansprechpartnerin für die Presse:
Silvia Rütter
Wredestr. 8 – 48268 Greven
Tel. 02571-957784 – Mobil 0177-1443098
ruetter@online.de – www.silvia-ruetter.de

Bilder und Bildunterschriften:

Schellenbergbrücke_4.jpg



Alle Gleise auf der Baustelle mussten zunächst mit Vlies, dann mit Baggermatten abgedeckt werden.

Schellenbergbrücke_1.jpg



Ansprechpartnerin für die Presse:
Silvia Rütter
Wredestr. 8 – 48268 Greven
Tel. 02571-957784 – Mobil 0177-1443098
ruetter@online.de – www.silvia-ruetter.de

Stück für Stück wird die Schellenbergbrücke demontiert.

Schellenbergbrücke_2.jpg



Zentrale Aufgabe: den Abtransport des Bauschutts zeitnah organisieren.

Schellenbergbrücke_3.jpg



Überbau 5 wird mit zwei Kranen abgehoben.