

# Brückenschlag nach Norden

Mit dem **Bau der neuen Störbrücke im Zuge der A23** wird die Westküstenerschließung und die Verbindung nach Dänemark ausgebaut.

Nur das Wetter brachte den geplanten Ablauf um zwei Tage in Verzug. Alles andere war Routine und hat ohne Probleme geklappt: Das Anheben der Brücke über die Stör.

Mit dem Ersatzneubau der Störbrücke bei Itzehoe wird das zentrale Bauwerk im Zuge der Bundesstraße B5 / B 204 erstellt. Diese 7 km lange dreispurige Strecke ist im Zuge der Westküstenautobahn A23 lediglich als Bundesstraße klassifiziert. Das Teilstück zwischen den Anschlussstellen Itzehoe-Süd und Itzehoe-Nord

ist ein besonderer Engpass, der nun im Zuge der Brückenerneuerung und des Ausbaus auf vier Fahrstreifen beseitigt wird. Kosten wird dieser Ausbau mit den zwei Brücken rund 26 Millionen Euro.

Wegen des schlechten Bauwerkszustandes und der hohen Unterhaltungskosten von rund 15,6 Millionen Euro seit Fertigstellung sowie der geringen Restnutzungsdauer wurde 1998 vom Bundesverkehrsministerium beschlossen, die vorhandene Störbrücke durch einen Neubau zu

ersetzen. Die alte Brücke war im Jahre 1967 für den Verkehr freigegeben worden.

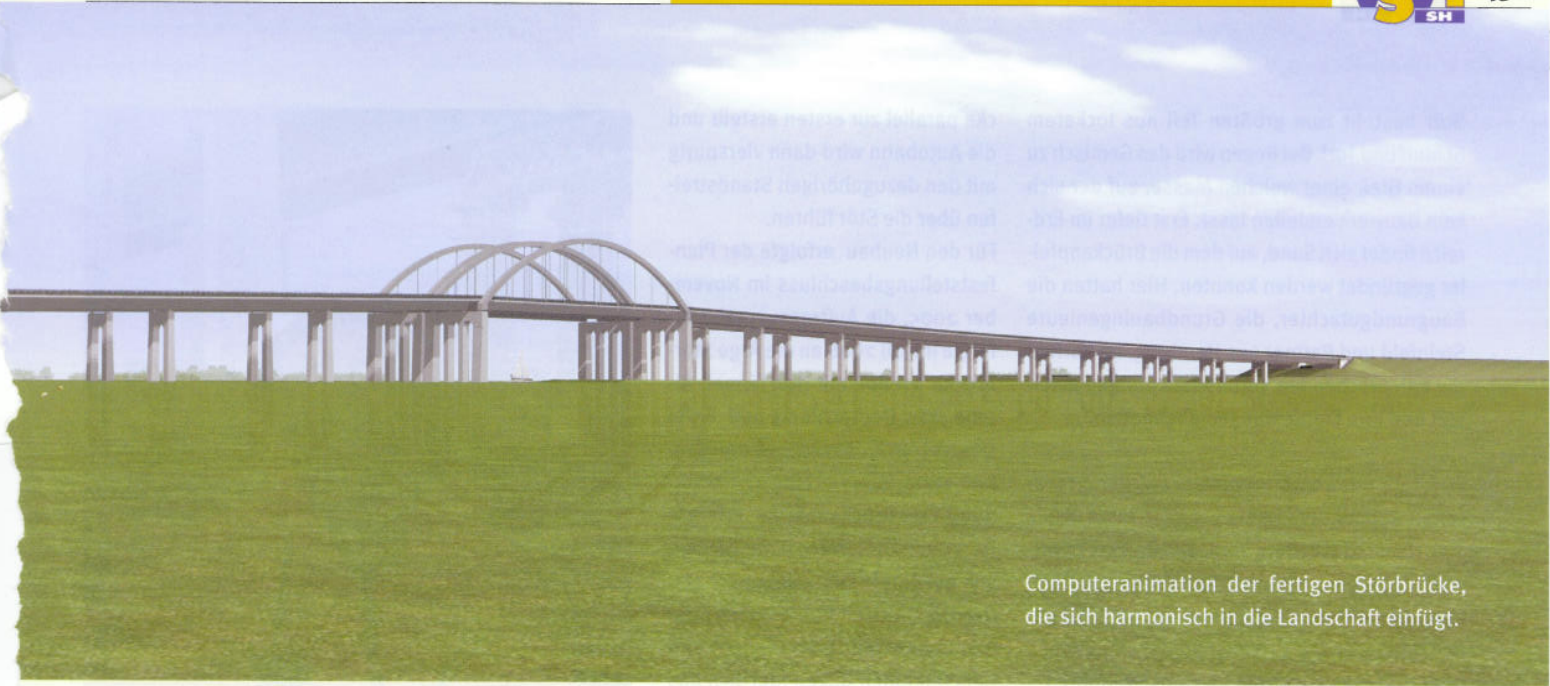
Die neue Brücke setzt sich aus drei Teilen zusammen, der Vorlandbrücke Süd mit einer Länge von 452 m und der Vorlandbrücke Nord mit einer Länge von 583 m. Dazwischen liegt die Strombrücke mit 120 m, unter der die Stör hindurch fließt. Dieses Teil wurde vom Bauplatz an der Brückenbaustelle über den Fluss geschoben und am Montag, den 25. Februar 2008 langsam, sicher und ohne Probleme auf die



Die Strombrücke wird langsam auf die erforderliche Einbauhöhe gehoben.



Die Stahlbrücke wurde auf Pontons bei Hochwasser über die Stör geschoben.



Computeranimation der fertigen Störbrücke, die sich harmonisch in die Landschaft einfügt.

Höhe der tragenden Brückenpfeiler am Nord- und Südufer gehoben und millimetergenau auf den Pfeilern abgesetzt.

Für das Team um Bauleiter Uwe Hartmann eine ganz normale Sache, der Bauleiter hatte zu diesem Zeitpunkt gerade fünf Brücken angehoben oder auch verschoben. Darunter Brücken im Hamburger Hafen und die Gablenz-Brücke in Kiel. Die 1200 t wiegende Störbrücke war schon fast Routine für den 47jährigen Ingenieur und war auch nicht das größte Projekt, das er bis-

her abgewickelt hat. Mit seiner Mannschaft hat er das Brückenteil auf die richtige Höhe gebracht und dann seitlich auf die Tragpfeiler verschoben. Den Hubvorgang kontrollierten Detlef Kronschnabel und Gerbrand Lammertink am Rechner im VW-Buss. Auch die beiden haben diese Sache schon öfter erfolgreich hinter sich gebracht und zahlreiche Brücken und andere schwere Bauteile vorsichtig mit Hydraulikhebern bewegt. „Das wird alles ganz in Ruhe und ohne Hektik absolviert,“ stellen die beiden fest, ohne auch nur eine Miene zu verziehen.

Was für die einen Routine und tägliche Arbeit ist, lässt dann aber doch machen nach Itzehoe zur Baustelle kommen. Neben zahlreichen Einwohnern, Anliegern und interessierten Fachleuten hatten es sich Minister Dietrich Austermann und der Direktor des Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, Prof. Heinz Dressel, nicht nehmen lassen, das Spektakel anzuschauen.

Sie sahen dann auch eine Baustelle, die erst in größerer Tiefe sichere Halt findet. Der Boden rund um die Baustelle und das Gelände an der



Die Brücke wurde seitlich neben den Pfeilern auf Höhe gehoben und dann auf die Pfeiler geschoben. | Fotos: Aldick / bi-BauMagazin



Den Hubvorgang kontrollierten Detlef Kronschnabel und Gerbrand Lammertink am Rechner im VW-Bus.

Stör besteht zum größten Teil aus lockerem Schluff und Torf. Bei Regen wird das Gemisch zu einem Brei, einer weichen Masse, auf der sich kein Bauwerk erstellen lässt. Erst tiefer im Erdreich findet sich Sand, auf dem die Brückenpfeiler gegründet werden konnten. Hier hatten die Baugrundgutachter, die Grundbauingenieure Steinfeld und Partner aus Hamburg, im Vorfeld die entsprechenden Voruntersuchungen geleistet und ihre Empfehlungen abgegeben.

Es folgte Bauwerksvorentwurf von der Gesellschaft Beratender Ingenieure Böger und Jäckle aus Henstedt-Ulzburg und der Bauwerksentwurf des Ingenieurbüro Grassl GmbH aus Hamburg. Geplant wurde aufgrund des vorgefundenen Untergrundes ein sogenannter „Pfahlbau“. Über 800 Pfähle wurden im Franki-Verfahren – Franki-Pfähle – bis zu 25 Meter tief eingebracht auf denen nun die Brückenpfeiler stehen. Nicht nur in den Untergrund wurde gebaut, auch an der Oberfläche wurden gewaltige Mengen an Erdreich und Kies bewegt. Über 400.000 Kubikmeter Kies wurden eingebracht und bilden die Rampen für die Brücke.

Nach der geplanten Fertigstellung der neuen Störbrücke im August 2009 wird die Umlenkung des Verkehrs von der alten auf die neue Brücke erfolgen und das alte Brückenbauwerk rückgebaut werden. Dann wird die zweite Brücke

parallel zur ersten erstellt und die Autobahn wird dann vierspurig mit den dazugehörigen Standstreifen über die Stör führen.

Für den Neubau erfolgte der Planfeststellungsbeschluss im November 2005, die Auftragsvergabe erfolgte im Juli 2006 an die Arge Störbrücke Itzehoe mit den Firmen Alpine Bau Deutschland und Eiffel Deutschland Stahltechnologie. Der erste Rammschlag zur Gründung der Brückenpfeiler erfolgte im Januar 2007. Nach einer Bauzeit von nur einem Jahr wurden die beiden Ufer mit der Stahlbogenbrücke verbunden. Mit ihren Pfeilern und dem filigranen Bogen fügt sich das Bauwerk harmonisch in die Landschaft ein.

Die Westküstenautobahn A23 ist ein Teil der internationalen Verbindung zwischen Dänemark und dem südlichen Teil Schleswig-Holsteins.

Minister Dietrich Austermann kündigte die Weiterplanung der A23 über Heide bis hin ins dänische Esbjerg an. Dies wird zügig geschehen, wie Austermann feststellte. Die A23 gewinnt im Zuge des Ausbaus der A20 immer mehr an Bedeutung. Eine Verknüpfung der beiden Auto-



Bauleiter Uwe Hartmann hatte die Montage der Brücke stets im Blick.

bahnen ist nördlich von Elmshorn vorgesehen. Mit dem Ausbau der Autobahn A23 die fast parallel zur A7 verläuft kann dann nach Fertigstellung der Elbquerung im Zuge der A20 das Nadelöhr Hamburg deutlich entlastet und auch umgangen werden.

## Immer gut zu erkennen



Die multifunktionale Warnschutzkleidung Hi-7 ist geeignet für Schweiß- und Flexarbeiten.

Jede berufliche Tätigkeit bei laufendem Verkehr ist riskant. Hohes Verkehrsaufkommen und die verminderte Wahrnehmung durch schlechte Witterung können zu Unfällen führen.

Die bewährte und nun erstmals zweifarbig angebotene Warnkleidung von Bardusch beugt solchen Gefahren bestmöglich vor.

Sie entspricht der Warnschutznorm EN 471 und sorgt stets für eine gute Sichtbarkeit des Trägers. Tagsüber erhöht das fluoreszierende Warnorange die Wahrnehmbarkeit, bei Dunkelheit sorgen die Reflexstreifen durch ihre hohe Rückstrahlwirkung dafür, dass Bewegungen bereits auf weite Entfernung gut erkennbar sind. Ein besonderer textiler Clou ist die Kollektion Hi-7. Sie erfüllt nicht nur die Warnschutznorm, sondern vereint darüber hinaus noch weitere spezifische Funktionen zum Schutz vor möglichen Gefahren, die bei den eigentlichen Arbeiten auftreten können.

Die Warnkleidung ist nach anerkannten ergonomischen Anforderungen geschnitten. Viele praktische Details wie Handyaschen, mit Patte verschließbare Gesäß- und Brusttaschen, Gürtelschlaufen und weitenverstellbarer Bund runden die ausgefeilten Funktionen ab. Die einfarbige

Warnschutz-Kollektion beinhaltet Jacke, Bund- und Latzhose, Kurzarmhemd und Weste.

Mit der Kollektion Hi-7 bietet Bardusch darüber hinaus eine multifunktionale Warnschutzkleidung, die ein Wechseln der Kleidung passend zu wechselnden Anforderungen überflüssig macht. Latzhose und Jacke sind aus den hochwertigen High-Tech-Fasern gefertigt. Der textile Vielfachkünstler ist geeignet für Schweiß- und Flexarbeiten. Die Kollektion realisiert in hervorragender Weise die Vorgaben, die nach der Norm EN 343 an Wetterschutzkleidung gestellt werden. In die Hi-7-Jacke lässt sich ein Fleece-Innenfutter integrieren.

Den dauerhaften Erhalt der Qualitäten von Textilien garantiert Bardusch mit Hilfe seiner besonderen Service-Angebote. Der Service reicht vom Design individueller Firmen-Imagekleidung und der Anpassung der Kleidungsstücke für jeden Arbeitnehmer über das regelmäßige Waschen und Pflegen bis hin zur strengen Qualitätssicherung.