



ECHTERHOFF SPEZIAL

Freie Fahrt nach nur 40 Tagen:

Straßenbrücke in Dülmen
in Rekordzeit
wiedereröffnet


ECHTERHOFF
EXPRESSBRÜCKE



ECHTERHOFF

EXPRESSBRÜCKE

Liebe Leserinnen und Leser,

der massive Anstieg des Güterverkehrs hat dazu geführt, dass die vorhandenen Brücken sehr stark in Mitleidenschaft gezogen wurden und dringend ersetzt werden müssen. Allein der Güterverkehr hat in den letzten 10 Jahren um +7,0 % zugenommen. Eine weitere Steigerung von bis zu + 10,5 % wird bis 2025 prognostiziert. Etwa 40.000 Brückenbauwerke befinden sich derzeit allein im Netz der Bundesfernstraßen, davon sind ein großer Teil Spannbetonbrücken mit einem Alter zwischen 40 und 60 Jahren. Einem Bericht des BMVI aus 12/2020 ist zu entnehmen, dass auf einer Länge von ca. 6.600 km (50% der heutigen Hauptmagistralen) bis zum Jahr 2030 etwa 8.000 Brücken ersetzt werden sollen. Auch die Bestandsbrücken im Bahnbereich weisen einen erheblichen Erneuerungsbedarf auf. Für den Zeitraum von 2021 bis 2025 sollen in diesem Bereich 1.005 Brücken mit einer Brückenfläche von 204.321 m² ersetzt und neugebaut werden. Der Ersatz von Bestandsbrücken im kommunalen Bereich ist in den vorgenannten Zahlen noch nicht einmal berücksichtigt. Betrachtet man auf der einen Seite diese Vielzahl der anstehenden Bauaufgaben im Brückenbau und auf der anderen Seite die damit verbundenen Auswirkungen wie Verkehrsstaus, Lärm- und Emissionsbelastungen, dann liegt es auf der Hand die Bauzeiten dieser Baumaßnahmen so kurz wie möglich zu halten. Gerade durch Verkehrsstaus entstehen jährlich volkswirtschaftliche Schäden in Milliardenhöhe. Die Größenordnung beträgt deutlich > 10 Milliarden €.

Um all diesen negativen Begleiterscheinungen bei der Erneuerung der Verkehrswegeinfrastruktur entgegenzuwirken, müssen sowohl in technischer (Entwicklung neuer Bauverfahrenstechnik) als auch vertraglicher Hinsicht unter Einhaltung des Vergaberechts, neue Wege und Regeln gefunden werden, die kurze Bauzeiten sicherstellen können. Durch das bestehende Vergaberecht mit dem derzeit einzigen Vergabekriterium "Preis", werden die Bauaufträge bis heute immer nur an den Mindestbietenden vergeben. Das bedeutete bisher in der Konsequenz, dass die Aufträge in der Vielzahl an den risikofreudigsten Bieter erteilt wurden, der Zuschlag also auf das billigste Angebot erfolgte. Seit mehr als 10 Jahren verharren wir nun in dieser Situation, sodass der Ingenieurgeist als Antrieb für Innovationen immer weniger gefordert wird. Qualität in der Ausführung, Innovation der Ingenieure blieben zu großen Teilen auf der Strecke. Streitereien, Gerichtsprozesse, bis hin zu Insolvenzen von Baufirmen waren die Folge.

Mit den steigenden Bauaufgaben in naher Zukunft werden alle Beteiligten neue Herausforderungen zu bewältigen haben. Auftraggeber in der Erstellung der entsprechenden Planungen sowie der Schaffung von Voraussetzungen für den Bau, bzw. Durchführung der Ersatzneubaumaßnahmen. In der Phase der Bauausführung sind die Auftragnehmer gefordert.

Bedenkt man, dass aufgrund der demographischen Entwicklung eine große Anzahl der Erwerbspersonen branchenübergreifend in den Ruhestand gehen, sind gerade im Baubereich dringend neue Wege zur Sicherstellung für den Ausbau einer Verkehrswegeinfrastruktur zu beschreiten. Die Bauwirtschaft wird in den kommenden Jahren immer mehr mit dem Problem des Rückgangs der Beschäftigten im Bereich des gewerblichen Personals konfrontiert sein. Auf der einen Seite gehen aufgrund der geburtenstarken Jahrgänge (Geburten von 1955 bis 1969) immer mehr Beschäftigte in den wohlverdienten Ruhestand und auf der anderen Seite ist heute der Bauberuf für viele Jugendliche unattraktiv. Dieser Umstand wurde in den letzten Jahren u. a. durch die jährlichen Zahlen der Neueinstellungen von Lehrlingen in den Bauberufen gespiegelt. Von einer natürlichen Reduktion der Beschäftigten sind Baufirmen, Ingenieurbüros und Verwaltungen gleichermaßen betroffen. Um die bestehenden vielfältigen Bauaufgaben unter der Berücksichtigung der zukünftigen Kapazitätsengpässe sowohl im gewerblichen als auch im planerischen Bereich bewältigen zu können, müssen in konsequenter Folge die Arbeitsprozesse neu überdacht werden. Auch um im Personalwettkampf mit anderen Branchen künftig bestehen zu können, müssen intelligente und ressourcenschonendere Bauweisen entwickelt werden.

All diese Herausforderungen haben uns bei Echterhoff dazu veranlasst, intensiv über neue Brückenbauweisen nachzudenken. Die Realisierung von sehr kurzen Bauzeiten für die Herstellung der Brückenbauwerke stand dabei unter der Beachtung folgender Randbedingungen im Vordergrund:

- Geringer Eingriff in den fließenden Verkehr
- Massive Reduzierung der volkswirtschaftlichen Schäden
- Reduzierungen von Voll- und Teilsperren von Verkehrswegen
- Minimierung von Verkehrsbeeinträchtigungen
- Ausbildung der Brückenbauwerke hinsichtlich der erforderlichen Langlebigkeit, Robustheit und Nachhaltigkeit
- Vorwiegend Einsatz von Spannbeton- und Stahlbetonüberbauten
 - bis 38 m Stützweite bereits realisiert
 - bis 45 m Stützweite vorgeplant
 - größer 38 m Stützweite auch als Stahl- oder Stahlverbundüberbau
- Einsatz von Betonfertigteilen zur Verlagerung von lohnintensiven Arbeiten in Fertigteilwerke. Dort können qualitativ hochwertige Produkte kontinuierlich produziert werden. Positiver Nebeneffekt: Die Produktion erfolgt nahezu witterungsunabhängig und ist so ganzjährig gleichbleibend möglich.

Ergebnis der Überlegungen ist die „**EXPRESSBRÜCKE Echterhoff**“. Das Brückenschnellbausystem ermöglicht als modulare Bauweise mit Ortbetoneergänzung:

- unterschiedliche geometrische Formen und die Ausbildung schiefwinkliger Widerlagerkonstruktionen von 50 – 150 gon.
- die Integration von Tief- als auch Flachgründungen
- einen einfachen Toleranzausgleich durch die Verwendung von Halbfertigteilen mit Ortbetoneergänzung
- Herstellung von Betonoberflächen in Sichtbetonqualität SB3 bis SB4 mit hoher Betondichte
- Realisierung sehr kurzer Bauzeiten
- Ausbildung statischer Systeme sowohl als Einfeldträger oder Rahmenbauwerke
- in Kombination mit den flexiblen in Massivbauweise erstellten Unterbaukonstruktionen aus Stahlbeton die Ausbildung der Brückenüberbaukonstruktionen sowohl in
 - Massivbauweise
 - Spannbeton (bis 38 m ausgeführt, bis 45 m Länge geplant)
 - Stahl
 - Stahlverbundbauweise mit unterschiedlichen Stützweiten.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Echterhoff-Baukastensystems ist die Ausbildung der Kappenkonstruktionen als Hybridkappe.

Die Prinzip-Lösung der Expressbrücken Schnellbausysteme beruht in statisch-konstruktiver Hinsicht darauf, dass nahezu alle senkrechten Bauteile als Stahlbetonfertigteile ausgebildet und über Anschlussbewehrungen biegesteif mit der Bodenplatte kraftschlüssig angeschlossen werden. Durch die vorgezogene Herstellung der senkrechten Stahlbetonbauteile im Fertigteilwerk werden bis zu 80 % der zeitaufwendigen Arbeiten an den Unterbauten vorweggenommen und von der Baustelle in die Fertigungsstätte verlagert. Auf der Baustelle erfolgen dann entsprechend nur noch die

reinen Montagearbeiten. Aufwendige Arbeitsprozesse für die Erstellung der senkrechten Schalungsflächen, Auf- und Abbau von Arbeitsgerüsten, Bewehrungs- und Betonarbeiten werden somit vorab ausgeführt. Bei der Herstellung der Stahlbetonfertigteile werden die Ansichtsflächen liegend auf waagerechten Schaltischen hergestellt. Diese Vorgehensweise liefert als Ergebnis lunker- und porenfreie Oberflächen mit einem sehr dichten Betongefüge.

Nach der höhen- und fluchtgerechten Montage der senkrechten Stahlbetonfertigteile erfolgt die Ergänzung der horizontal anbindenden Bodensohle mittels Bewehrung und Ortbeton. Die Anwendung dieser Arbeitsmethodik ermöglicht einen sehr einfachen Ausgleich von Bautoleranzen, z.B. im Bereich der Sauberkeitsschicht bzw. dem vorab hergestellten Planum.

Weitere Vorteile der Konstruktion sind in dem aus Ortbeton monolithisch hergestellten Stahlbetonkern der Widerlager zu sehen. Durch den monolithischen Stahlbetonkern ist ein gleichmäßiger Lasteintrag, bzw. Lastverteilung in die darunter liegenden Bodenschichten gegeben. Ebenso wird durch die Art dieser Widerlagerausbildung eine Integration von Tiefgründungen mittels Bohrpfehlen möglich.

In den letzten 3 Jahren wurden für verschiedene Auftraggeber mit dem Schnellbausystem „Expressbrücke Echterhoff“ bereits mehrere Bauwerke errichtet. Für die Brückenbauwerke lagen jedes Mal unterschiedliche, individuelle Projektbedingungen vor, welche Einzellösungen erforderten. Aufgrund der Flexibilität des Systems der „Expressbrücke“ konnte für alle diese Herausforderungen eine Lösung gefunden werden. Besonders hervorzuheben ist an dieser Stelle, dass unser geschütztes Brückenschnellbausystem über **keinerlei Zulassung im Einzelfall** benötigt und damit zurzeit ein **Alleinstellungsmerkmal** am Markt besitzt.

Besonders bewährt hat sich der Einsatz der EXPRESSBRÜCKE beim Bau der Straßenüberführung der B 474, Ortsumgehung Dülmen, über die ICE-Strecke Ruhrgebiet-Münster, wie Sie dem nachfolgenden Bericht entnehmen können.

Abbruch Beginn beim Bau der Straßenüberführung der B 474, Ortsumgehung Dülmen



„Expressbrücke“ B474 Ortsumgehung Dülmen über die ICE-Strecke Ruhrgebiet-Münster



Noch nie wurde in Deutschland eine Straßenbrücke über einer aktiven Bahnstrecke in so kurzer Zeit mit so geringen Verkehrsbeeinträchtigungen für Bahn- und Straßenverkehr abgerissen und neu gebaut.

Der Ersatzneubau der Brücke B474 über die Hauptverbindungsstrecke Ruhrgebiet – Münster – Bremen mit dem Schnellbausystem der „Expressbrücke Echterhoff“ beweist, welche enormen Zeiteinsparungen beim Brückenbau möglich sind. Darüber hinaus konnten gegenüber einer klassischen Bauweise deutliche Kosteneinsparungen von 2,0 Mio. Euro erzielt werden. In der Regel wäre für den Ersatzneubau der Brücke dieser Maßnahme der Bau einer Behelfsbrücke über die Bahnstrecke mit provisorischen Straßendämmen für eine Umfahrung erforderlich geworden. Des Weiteren kam eine langfristige Sperrung der zentralen Verbindungsachse der B474 zwischen dem nördlichen Ruhrgebiet und der BAB A43 aus verkehrlichen Gründen nicht in Frage. Die für eine Umfahrungsstrecke erforderlichen

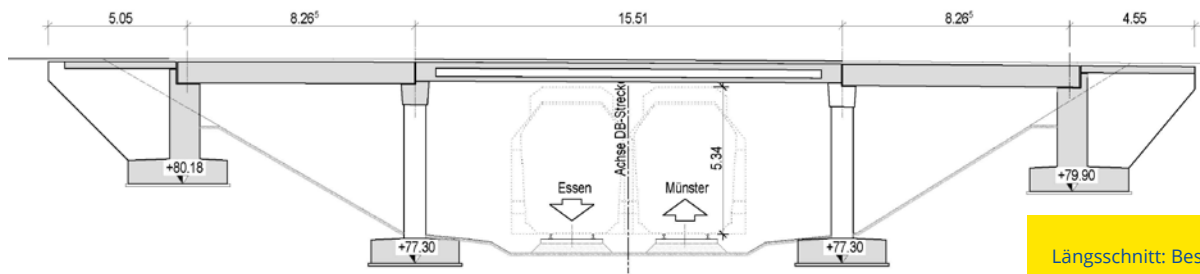
Eingriffe in die Umgebung und das dazu notwendige Planverfahren hätten einen erheblichen Zeit- und Ressourcenbedarf zur Folge gehabt. Hinzu wäre der für die Hauptbahnstrecken vorgegebene zeitliche Vorlauf zur Einrichtung erforderlicher Sperrpausen von rund 3 Jahren gekommen. Nach Präsentation des Schnellbausystems „Expressbrücke Echterhoff“ und der Gewissheit, dass wegen anderer Streckenbaumaßnahmen für den November 2020 eine 51-stündige Sperrpause der Bahnstrecke zur Verfügung stand, entstand das Realisierungskonzept für den Ersatzneubau der Brücke B474, OU-Dülmen. Dieses Konzept kam ohne eine Behelfsbrücke mit Umfahrung sowie ein langes Planverfahren aus, da für die B474 nur eine Vollsperrung von 40 Kalendertagen notwendig wurde. Im Rahmen eines Pilotvorhabens wurde in nur rund 9 Monaten von Planungsbeginn bis zur Fertigstellung das bestehende Bauwerk abgerissen und an gleicher Stelle neu gebaut. Die innovative Bauweise der Expressbrücke machte neben der extrem kurzen Gesamtbauzeit auch möglich, dass nur diese eine vorgege-

bene Sperrpause für die ICE-Strecke statt der sonst mindestens 4 bis 5 notwendigen Sperrpausen ausreichte.

Bauwerksdaten:

| | |
|--|-----------------------------------|
| Kreuzungswinkel: | 68,209 gon |
| Anzahl der Überbauten: | 1 Stück |
| Bauwerkslänge: | 22,10 m |
| Stützweite: | 21,00 m |
| Lichte Durchfahrthöhe: | > 5,70 m |
| Bauwerksbreite: | 12,66 m |
| Bauart: | Einfeldträger |
| Anzahl der Fahrstreifen: | 2 Stück |
| Belastungsklasse | LM 1w |
| Widerlager: | Flachgründung |
| Bauzeit Gesamtmaßnahme: | 40 Kalendertage |
| Anzahl und Dauer der Sperrpausen: | 1 Stück für 51 Stunden |
| Bauzeitreduzierung der Gesamtmaßnahme: | von 16 Monate auf 40 Kalendertage |

Bestandsbrücke und Ausgangssituation:



Die bestehende Brücke, Baujahr 1972, war den heutigen Verkehrsbelastungen nicht mehr gewachsen. Die Zustandsnote von 3,4 der Bestandsbrücke belegte den dringenden Ersatzbedarf. Der Überbau bestand aus drei Feldern, ohne Durchlaufwirkung und mit Stützweiten von 8,26 m – 15,51 m – 8,26 m. Die Überbauendfelder bestanden aus massiven, schlaff bewehrten Ortbetonplatten, der Überbau des mittleren Feldes aus Spannbetonfertigteilmindern mit Hohlkörpern. Die Spannbetonbinder wurden in Querrichtung im oberen und unteren Bereich mittels vorgespannter Spannstahlstangen verbunden. Auf eine Ortbetonergänzung der Fertigteile hatte man verzichtet, sodass die Brückenabdichtung und der Fahrbahnbelag direkt auf den Oberseiten der Spannbetonfertigteilmindern aufgebracht wurden.

Der Bauablauf:

1. Stabilisierung des Brückenmittelfeldes

Um das Projekt mit nur einer 51-stündigen Sperrpause der ICE-Strecke realisieren zu können, musste zunächst das Mittelfeld der Bestandsbrücke mit einer Stahlkonstruktion sowohl in Quer- als auch in Längsrichtung stabilisiert werden. In natürlichen, nächtlichen, verkehrsarmen Zeiten auf der Bahnstrecke wurden die für die Stabilisierung notwendigen Arbeiten ohne Verkehrsbeeinträchtigung des Bahnbetriebs ausgeführt.

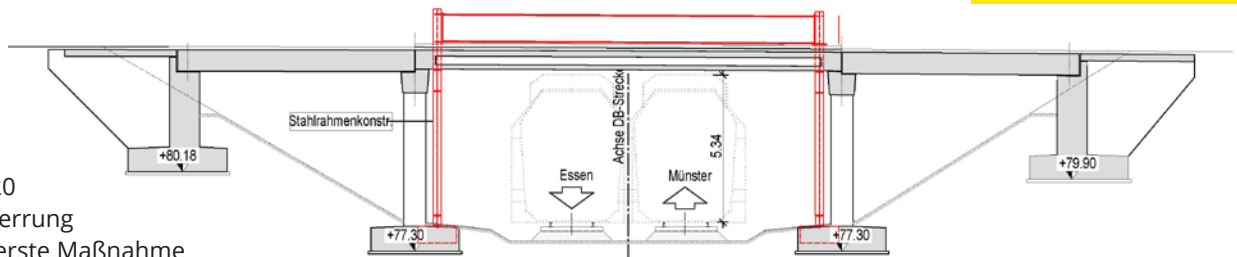


Stahlkonstruktion zu Stabilisierung des mittleren Brückenfeldes



2. Abbruch der Brückenendfelder und Beginn der Straßensperrung für 40 Kalendertage

Mittelfeld Bestand mit Stahlrahmenkonstruktion unterstützen



Am 09.11.2020 wurde mit Sperrung der B474 als erste Maßnahme der Asphaltbelag auf dem gesamten Brückenbauwerk sowie Straßenrampen entfernt. Nach dem Rückbau der Geländer und Kappen wurden die Stahlbetonplatten der Endfelder mit Stahlbetonsägen in jeweils 4 Brückenteile in Brückenlängsrichtung zerteilt und ausgehoben. Ein 1.500 Tonnen Raupenkrane half bei sämtlichen Demontearbeiten der Bestandsbrücke und Montagearbeiten der Expressbrücke. Durch den Einsatz der Stahlbetonsägen konnten die Abbrucharbeiten der Überbauendfelder erschütterungsfrei ausgeführt werden. Stemmbagger übernahmen den Abbruch der Bestandswiderlager. Bereits am Abend des 4. Tages nach Straßensperrung konnten die Sauberkeitsschichten für die neuen Brückenwiderlager eingebaut werden.

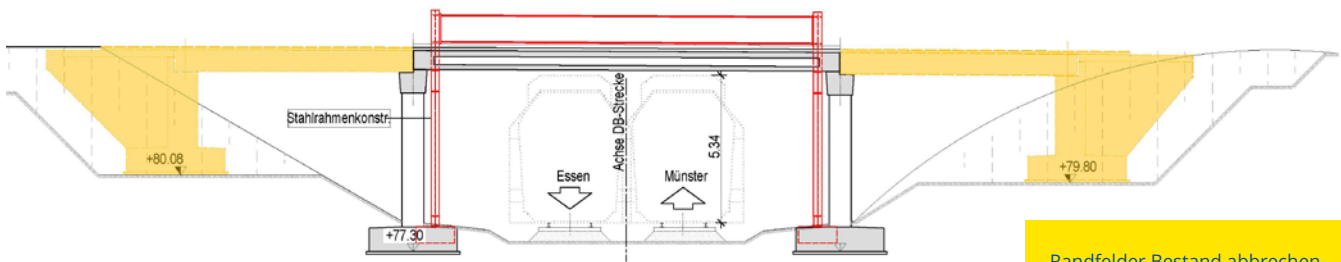
3. Herstellung der neuen Brückenwiderlager

Vom 5. bis 13. Kalendertag wurden die neuen Widerlager aus Stahlbetonfertigteilen und Ortbetonergänzung nach dem Schnellbausystem der „Expressbrücke Echterhoff“ hergestellt. Die Widerlagerwände bestehen aus paarweise angeordneten, wandhoch ausbetonierten Halbfertigteilplatten, die als verlorene Schalung dienen und auf der Sichtseite eine hochwertige Sichtbetonqualität mit

einer sehr hohen Oberflächenfestigkeit gewährleisten. Die Widerlagerwand spannt sich in die Ortbetonbodenplatte ein und wird über die Ortbetonergänzung im Kern als monolithischer Körper ausgebildet. Somit verfügen die Widerlager über eine hervorragende Lastverteilung. Die Flügelwände der Widerlager bestehen aus massiven Vollfertigteilen, einschließlich Flügelkopfbalken, die auf

einer verbreiteten Gründungsebene aufgestellt wurden und recht einfach in Höhe und Lage ausgerichtet werden können. Die Einspannung der Flügelwandfertigteile in die Bodenplatte erfolgt über die bereits vorab eingebaute Anschlussbewehrung. Am 14. und 15. Kalendertag waren die Herstellung der Lagersockel und die Montage der vorkonkretierten Endquerträger zur Aufnahme der Spannbetonbinde des Überbaus an der Reihe. Hier hat sich die Verwendung von Endquerträgern als Halbfertigteile von großem Vorteil erwiesen, da sie gegenüber einer Herstellung in

Ortbetonweise auf den Widerlagern sehr zeiteinsparend sind. Darüber hinaus sind sie in Lage und Höhe sehr gut auszurichten. Größte Herausforderung in der Durchführung des Gesamtprojektes neben der Bauzeit von 40 KT und nur einer Bahnsperre war, dass die Arbeiten zur Herstellung der Widerlager punktgenau zur Sperrung der Bahnstrecke fertig sein mussten. Sie waren sogar einen Tag vor der Sperrpause, mit der Fertigstellung der Widerlager am 15. Kalendertag beendet. Diese Zeitmarke konnte also locker gehalten werden.



Fertigteilmontage der Endquerträger

4. Abbruch der Bestandsbrücke über den ICE-Gleisen und Auflegen der Überbaufertigteile

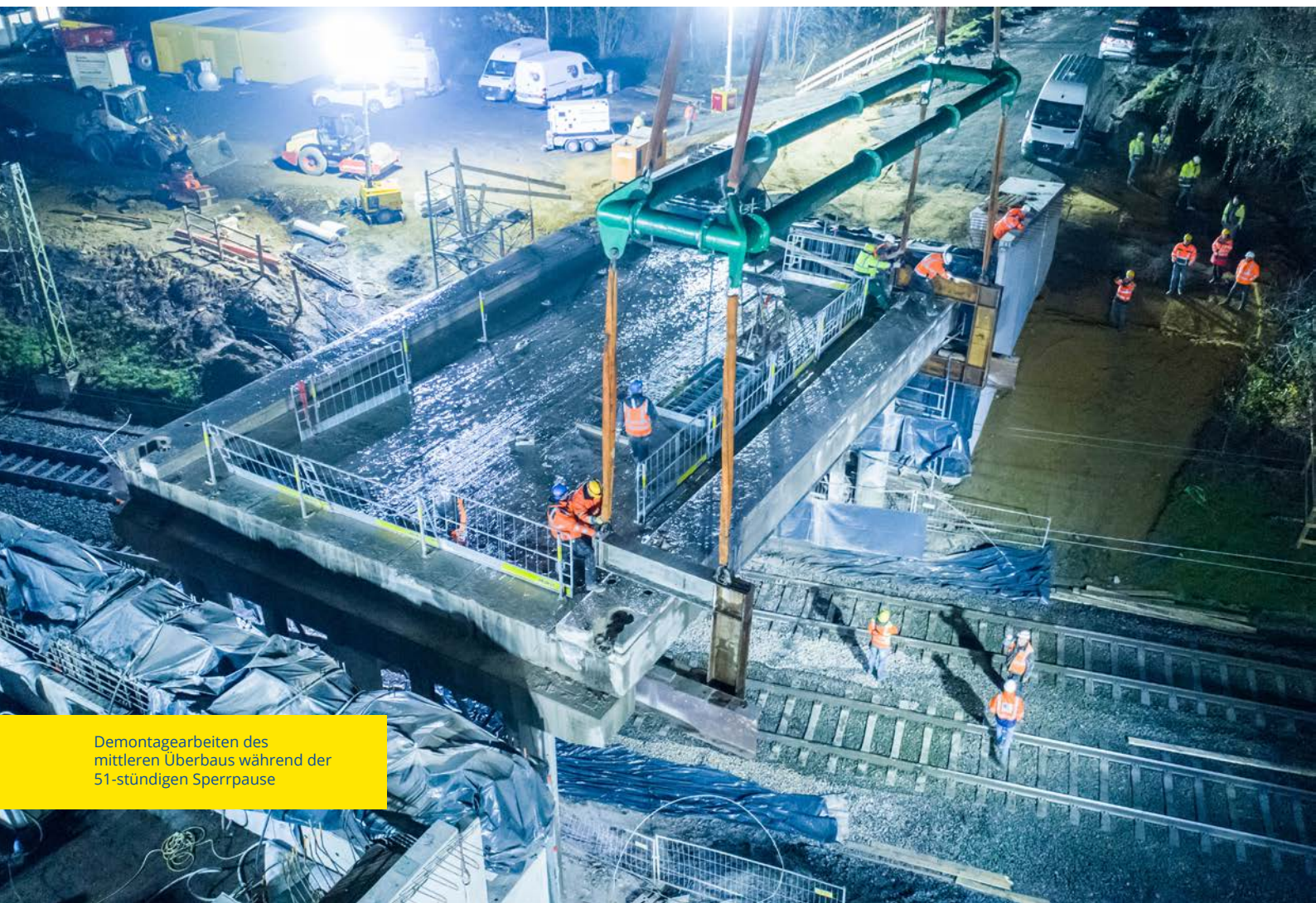
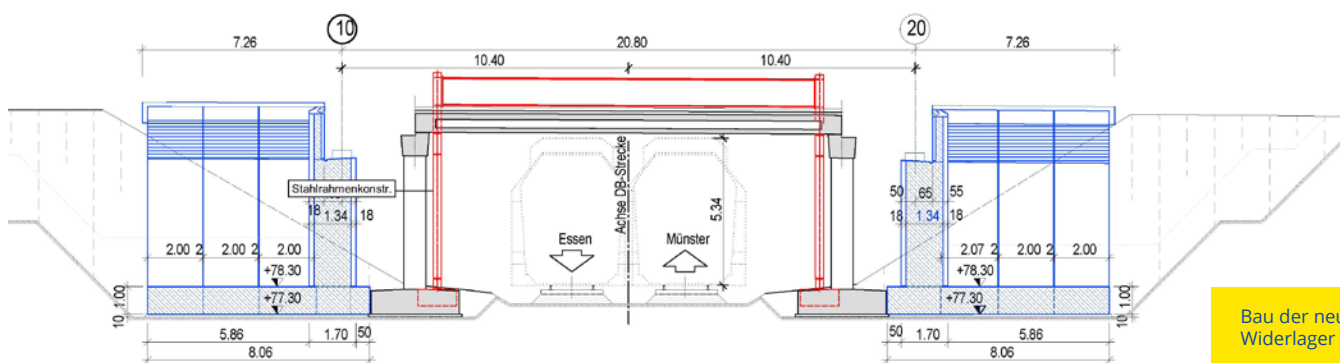
Die nächste Herausforderung wartete auf den Schienen, in Form der Einhaltung der 51-stündigen Sperrpause der ICE-Strecke. Für diese Sperrpause standen folgende Arbeiten auf der Agenda-Liste

a. Demontage des waagerechten Berührschutzes.
Die Bestandskonstruktion des vorhandenen Berührschutzes aus einer waagrecht angeordneten Stahlbetonplatte bereitete hinsichtlich des angetroffenen schlechten Zustands besondere Probleme. Um hohe Zusatzlasten zu vermeiden, wurde die Kragarmkonstruktion über Spannanker an im Kran hängende Traversen kraftschlüssig angeschlossen und mittels Betonsäge von der Stahlbetonkappenkonstruktion getrennt und ausgehoben. Da die Berührschutzelemente im Überbau auskragend einge-

spannt waren, mussten diese Rückbauarbeiten vor dem Beginn der Betonschneidarbeiten am Brückenüberbau abgeschlossen sein.

b. Trennen des Bestandsüberbaus durch Betonschneidarbeiten in Längsrichtung, mit dem Ziel, die Stückgewichte des Abbruchgutes auf ca. 40 t für das Ausheben zu reduzieren. Der Aushub der geschnittenen Überbauteile erfolgte mittels Krantraverse und einer eigens für diesen Vorgang entwickelten Stahlkonstruktion als Gabel.

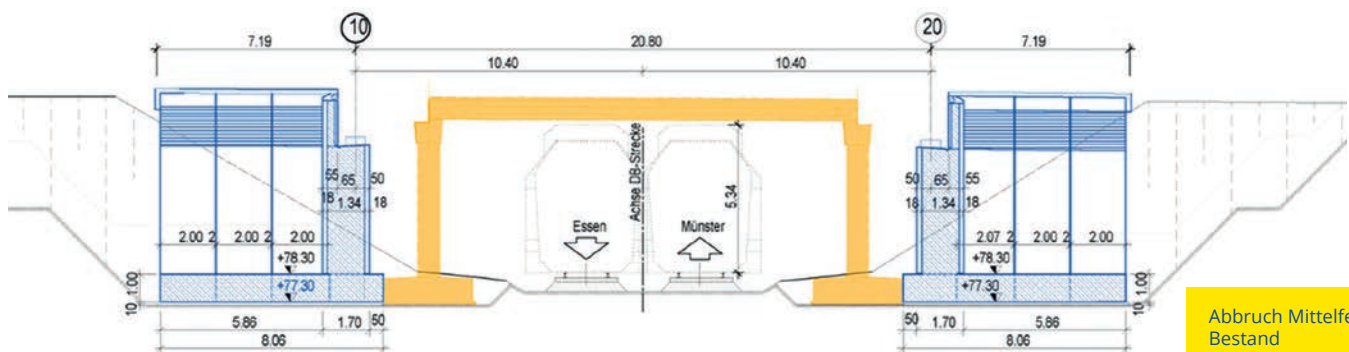
Um einen sicheren Rückbau dieser Brückenkonstruktionen zu gewährleisten, mussten mehrere Besonderheiten im Vorfeld berücksichtigt werden.



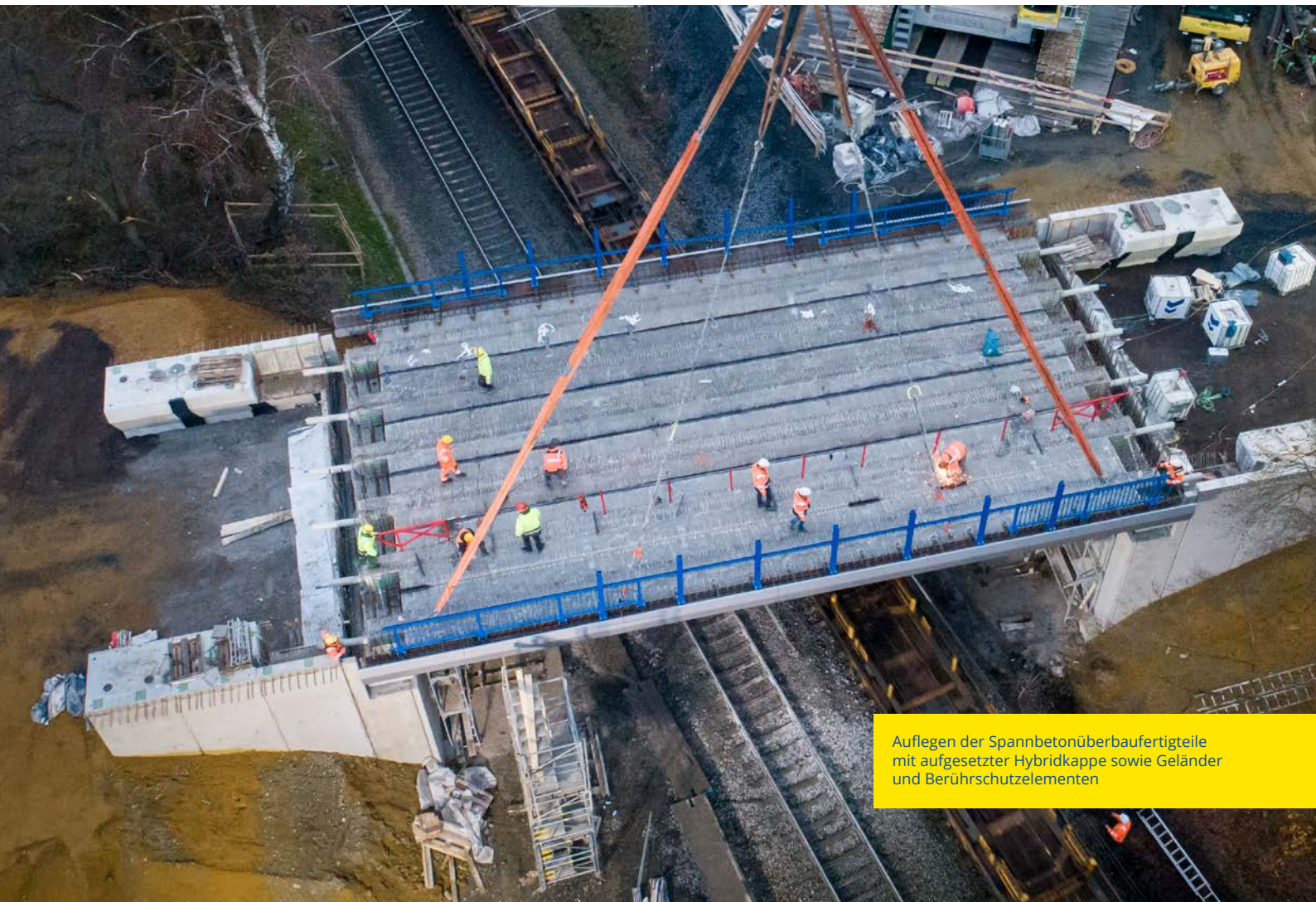
Demontearbeiten des mittleren Überbaus während der 51-stündigen Sperrpause

In der Vergangenheit haben wir bei Abbrucharbeiten immer wieder festgestellt, dass die Spannglieder in den Hüllrohren unvollständig bis gar nicht mit Mörtel verpresst worden sind. Durch das planmäßige Durchtrennen der Quervorspannung bestand also hier die Gefahr, dass eine fehlerhafte Mörtelverpressung der Querspannglieder zu einer schlagartigen Entspannung des Spannstahls führt und die Spannstähle aus dem Überbau hervorschießen. Um das zu vermeiden, haben wir zum Aufhalten der Spannanker sogenannte Prallträger parallel zum Bestandsüberbau angeordnet. Wie sich zeigte der richtige Weg, denn bereits mit dem ersten Sägeschnitt wurde eine Spannstange der Quervorspannung in einem nicht verpressten Hüllrohr durchtrennt und durch den Prallträger abgefangen. Unmittelbar nach der Demontage des Überbaus wurde die stabilisierende Stahlkonstruktion des Mittelfeldes sowie die Mittelpfeiler mit Querträger abgetrennt und ausgehoben.

Nach dem erfolgten Rückbau des Brückenmittelfeldes wurden die Spannbetonfertigteile des neuen Überbaus eingehoben. Im Randbereich der Brückenplatte wurden die Spannbetonbinder unter der Verwendung selbsttragender Hybridkappen mit bereits vormontierten Geländern und Berührschutzelementen eingebaut. Die Montage der Hybridkappen an die Randfertigteilbinder erfolgte bereits im Fertigteilwerk, der Anbau der Geländerkonstruktion und Berührschutzelemente wurde auf der Baustelle vor dem Auflegen der Binder durchgeführt. Durch die Verwendung der Hybridkappenkonstruktion, die nicht nur als formgebende Schalung für die Betonkappen dient, sondern ebenfalls als Tragelement für die Geländer und dem senkrechten Berührschutz, konnte die Baumaßnahme mit nur einer Sperrpause realisiert werden. Die anschließenden Arbeiten wurden von oben, aus dem geschützten Raum ausgeführt und hatten keinen Einfluss auf den darunterliegenden Bahnverkehr.



Abbruch Mittelfeld Bestand



Auflegen der Spannbetonüberbaufertigteile mit aufgesetzter Hybridkappe sowie Geländer und Berührschutzelementen

c. Fertigstellung des Überbaus

Unmittelbar nach Abschluss der Sperrpause erfolgten die weitergehenden Arbeiten zur Überbaubewehrung, Betonage und dem Aufbringen der Vollvorspannung. Um eine sichere Durchführung zum Aufbringen der Abdichtung zu gewährleisten, wurde der Überbau mittels eines Zeltens eingehaust und beheizt. Nach dem Erreichen der Abreißfestigkeit von $> 1,5 \text{ MN/m}^2$ auf der Überbauober-

fläche, erfolgten die Abdichtungsarbeiten zur Herstellung der Betonkappen. Parallel hierzu wurden die Straßenbauarbeiten, einschließlich der Arbeiten für Markierung und Aufbau der Schutzeinrichtungen durchgeführt. Auf einer Länge von ca. 500 m musste durch die 68 cm größere Bauhöhe der neuen Brücke, die Gradienten der B474 angepasst werden.



Aufbringen der letzten Asphalttschicht



Fertiges Brückenbauwerk nach 40 Kalendertagen

Pressetermin



Udo Wessel
Oberbauleiter
Echterhoff

Carsten Hövekamp
Bürgermeister
Stadt Dülmen

Manfred Ransmann
Leiter RNL Münster,
Straßen.NRW

Theo Reddemann,
Geschäftsführender
Gesellschafter Echterhoff

Johannes Götting
Bauleiter Echterhoff

Sandra-Maria Beermann
Straßen.NRW

Ludger Weißen
Projektleiter,
Straßen.NRW

Nicole de Witt
Straßen.NRW



Baustellen-
besichtigung

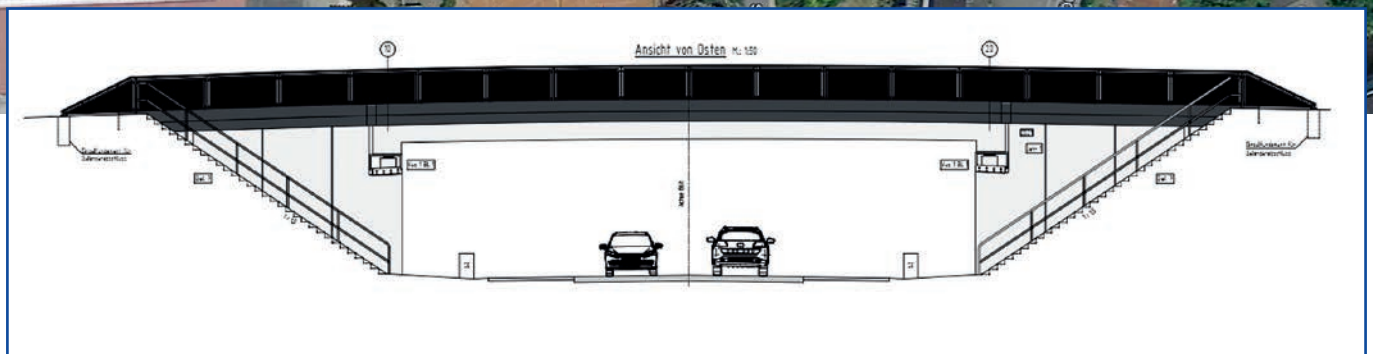
Bei einem Presstetermin vor Ort an der Baustelle in Dülmen, ungefähr nach der Hälfte der Bauzeit, konnten sich interessierte Journalisten selbst ein Bild von der beeindruckenden Expressbauweise machen. Theo Reddemann stand für alle Fragen Rede und Antwort.



Presstetermin
mit Präsentation

Das nächste Rekordprojekt wartet schon!

Die Brücke „Schulstraße“ im Stadtteil Harderberg muss wegen schlechten Brückenzustands komplett erneuert werden



Mit den bisherigen Erfolgen unseres Brückenschnellbausystems EXPRESSBRÜCKE gehen wir zuversichtlich an die bereits nächste anstehende Bauaufgabe. In Georgsmarienhütte werden wir die Brücke Schulstraße über die B 68 innerhalb von 3 Wochen als Pilotprojekt für das NLStBV abbauen und neu erstellen. Die Zeit läuft ab dem 23.07.2021 und wird für einen neuen Rekord sorgen.

Drücken Sie uns für ein gutes Gelingen die Daumen.

Ihr

