



Text | Kai Schmalstieg
Fotos | HKL, Wagenborg, Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Die Erweiterung des Dortmund-Ems-Kanals in Münster erfordert eine ganze Reihe baulicher Änderungen. Beim jüngst abgeschlossenen Neubau der Brücke der Schillerstraße spielte der Baumaschinenvermieter HKL eine entscheidende Rolle

Ende 2012 begann in Münster der Ausbau der sogenannten Stadtstrecke des Dortmund-Ems-Kanals. Die damit auf ganzer Länge einhergehende Verbreiterung des Kanalbetts erfordert daher den Neubau von insgesamt acht Straßen- und Eisenbahnbrücken sowie von vier zur Unterquerung der Wasserstraße durch Regenwasserleitungen erforderlichen Dükern. Startschuss und sogleich erste Teiletappe dieses auf einen Zeitraum bis Ende 2022 veranschlagten Gesamtprojekts bildete der



2014 in Angriff genommene Neubau der knapp 60 Meter langen Kanalüberquerung der Schillerstraße und des parallel geführten Stadthafen-Dükers. Die Planungen der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) sahen hier die Errichtung einer zeitweiligen Behelfsbrücke für Radfahrer und Fußgänger, den Abriss der alten 1956 gebauten Stahlfachwerkbrücke, den Neubau der Widerlager sowie schließlich den Einbau einer neuen Brücke und den Rückbau sämtlicher Provisorien vor.



Frank Wegener, Kundenberater Miete/Baushop im HKL Center-Münster, und BUNTE-Bauleiter Ernst Grote

Nach Demontage der alten, 1956 gebauten Brücke mussten komplett neue Widerlager für die nunmehr fast 60 m lange neue Brücke sowie neue und höhere Zufahrtsrampen geschaffen werden. Hier setzte der Bauunternehmer Bunte auf den vielseitigen Maschinenpark von HKL



Die enge Verzahnung sämtlicher erforderlicher Einzelschritte und ihre Integration in die gesamte Ablaufplanung des Bauvorhabens wäre ohne den breit aufgestellten Maschinenpark und die äußerst attraktiven Konditionen des Vermieters HKL, wie das mit dem Bau der neuen Brücke beauftragte Unternehmen, die Firma Johann Bunte am Ende einräumen musste, kaum möglich gewesen. Immerhin waren nach dem Setzen der Spundwände massive Erdbewegungen, etwa beim Neubau der Widerlager, bei der Schüttung der erhöhten Zufahrten und der Anlage von Böschungen auszuführen. Zuvor musste jedoch auf der westlichen Kanalseite Platz für die Baucontainer geschaffen und Zufahrtswege zur Baustelle angelegt werden. „Für uns war das langjährige Projekt ‚Schillerbrücke‘ besonders spannend“, gestand Frank Wegener, Kundenberater im HKL-Center Münster, „immer wieder wurden wir – zumeist kurzfristig – mit der Bereitstellung von

neuen Maschinen und Geräte beauftragt. Bis jetzt kam es aber noch nicht vor, dass wir etwas nicht hatten und unseren Kunden enttäuschen mussten“, so sein Resümee. Der eng getaktete Zeitplan sämtlicher Arbeiten, die quasi in Sichtweite der auf der Freifläche des Hafens parallel dazu entstehenden neuen Brücke erfolgten, erforderte eine kontinuierlich äußerst flexible Reaktion des Vermieters auf die aktuellen Baufortschritte auf der Baustelle, denn es galt, just in time immer die gerade benötigten Maschinen vorzuhalten. So waren die Bomag BW 177 D-Walzenzüge sowohl bei der Verdichtung der provisorischen Betriebswege im Zuge der Einrichtung der Baustelle sowie kurz darauf bei der Anlage der Zufahrtswege zum neuen Standort der Behelfsbrücke gefordert, dann aber zunächst arbeitslos, weil die Dramaturgie von Bunte danach zunächst die Aushubarbeiten für Düker- und Brückenköpfe vorsah. Auch hier fand das HKL-Team in Münster, etwa



Die neue Brücke wurde auf zwei Pontons eingeschwommen und auf ihre Widerlager abgesetzt



mit dem Doosan-DX 140-15-Tonnen-Raupenbagger den idealen Partner, der mit seiner Effizienz und seiner Wendigkeit das akkurate Ausheben der Kabel- und Leitungsrillen am Ufer des Dortmund-Ems-Kanals sicherte, während der mächtige Hitachi Zaxis 470 LCH Longfront von Bunte die Aushubarbeiten im Kanalbett erledigte.

„Spezialgeräte für den Brückenbau haben wir in unserem Portfolio selbst“, kommentierte Tobias Pohlabein, BUNTE-Bauleiter bei diesem Projekt, die enge Zusammenarbeit mit dem bestens aufgestellten Verleihunternehmen, „doch wenn wir gängige Maschinen benötigen, ist HKL unsere erste Adresse. Dadurch, dass die Niederlassung ganz in der Nähe der Baustelle ist und alles im Sortiment hat, was wir benötigen, können wir so relativ kurzfristig alles dazumieten.“ Ein Vorgehen, bei dem sich für Bunte sicher auch die Kostenfrage stellt. Schließlich konnte HKL über den gesamten 3-jährigen Bauzeitraum in allen unterschiedlichen Bauphasen, egal ob Stemmhammer, Rüttelplatte oder Stromerzeuger, die

geforderten Maschinen und Geräte bereitstellen. Bei einem der haarigsten Schritte im Verlaufe des Bauvorhabens indessen musste HKL dann wirklich passen: Am 12. und 13. September letzten Jahres sorgte der niederländische Spezialist Wagenborg für den Einbau der neuen, insgesamt 408 Tonnen schweren Schillerstraßenbrücke. Dazu wurde die ebenfalls als Stahlfachwerk ausgeführte Konstruktion zunächst auf über vier Meter angehoben und auf zwei 16-achsige, hydraulische PMTs, für derlei Einsätze ideal geeignete Schwerlast-Transportfahrzeuge, gehoben. Auf diesen wurde die Brücke anschließend über eine Stahlrampe auf zwei am Kanalufer festgemachte, nebeneinanderliegende Schwimmpontons gefahren. Nach einem atemberaubenden Wendemanöver auf den beiden Pontons wurde der Stahlkoloss fixiert und dann von einem Schubschlepper in Richtung Schillerstraße manövriert. Am Zielort wurde die neue Brücke dann in exakt der vorgesehenen Position hydraulisch auf ihre Brückenwiderlager herabgelassen. △