



Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven: Fragen und Antworten zu den Brückenarbeiten in Oldenburg

An welchen Eisenbahnüberführungen in Oldenburg finden derzeit Arbeiten statt?

Derzeit finden Arbeiten an der Stützwand am westlichen Ende der Pferdemarktbrücke, an der Ziegelhofstraße, Auguststraße, Elsässer Straße und am Melkbrink statt.

Welche Arbeiten werden an den Eisenbahnüberführungen durchgeführt?

Eisenbahnüberführung Elsässer Straße, Melkbrink und Auguststraße: Hier werden zur Minderung des Schienenlärms parallel zur Bahnstrecke Lärmschutzelemente installiert. Entlang der Stützwand und an den EÜs werden diese auf eine Stahlträgerkonstruktion (Torsionsbalken) montiert, um das Gewicht besser abzufangen.

Stützwände westlich der Eisenbahnüberführung Pferdemarkt: Hier mussten zuvor Versorgungsleitungen verlegt werden, die sich im Bereich der Fundamente befanden. Anschließend wurden auch hier vom Beginn der Stützwand bis kurz vor der Petersstraße die Lärmschutzwände auf Torsionsbalken installiert.

Eisenbahnüberführung Ziegelhofstraße: An der Brücke wird der Stahlüberbau erneuert. Im Zuge der Arbeiten werden auch die Widerlager angepasst. Somit können die Lärmschutzwände direkt auf der Brücke installiert werden. Vor und hinter der Brücke werden entlang der anschließenden Stützwände ebenfalls Torsionsbalken für die Lärmschutzwände installiert.

Warum kann der Lärmschutz nicht direkt auf allen Eisenbahnüberführungen montiert werden?

Auf Lärmschutzwände wirken vor allem horizontale Kräfte. Der Wind, der auf die Wände trifft, verursacht einen Druck, der durch die Konstruktion aufgefangen werden muss. Die Brücken, die in den 1960er-Jahren errichtet wurden, sind für die Kräfte nicht ausgelegt. Damit können ohne umfangreiche Anpassungsarbeiten auf den Brücken keine Lärmschutzwände errichtet werden.

Warum werden nicht gleich alle Eisenbahnüberführungen neu gebaut?

Es handelt sich um voll funktionsfähige Bauwerke, die noch Jahrzehnte bestehen können und die fähig sind, die anstehenden Verkehrslasten aufzunehmen.

Warum wird mit einem Großbohrgerät gearbeitet?

Die Gründung für die Stahlkonstruktion der Lärmschutzwände muss aufgrund der Statik etwa 15 Meter tief sein. Somit können auftretende Kräfte wie die Windkraft abgefangen werden. Ein Großbohrgerät erreicht die benötigte Arbeitstiefe in kurzer Zeit und kann bei den beengten Platzverhältnissen in Oldenburg besser eingesetzt werden.

Wieso ist der Transport des Bohrgeräts so umfangreich?

Großbohrgeräte mit einem Gewicht bis 96 Tonnen und einer Breite bis 4,7 Meter fallen unter Schwerlasttransporte. Daher müssen sie mit einem speziellen Tieflader transportiert werden. Diese Transporter können aufgrund der vielen einzelnen Achsen das Gewicht von Großbohrgeräten gleichmäßig verteilen. Somit kann die Maschine besser manövriert werden und die Last verursacht keine Straßenschäden. Die Richtlinien für Schwertransporte geben vor, dass diese meist nur in den Nachtstunden und mit Polizeibegleitung durchgeführt werden dürfen. Somit bedarf es eines gewissen Vorlaufs und einer umfangreichen Vorbereitung für den An- und Abtransport einer solchen Maschine.

Wozu dienen die Holzbohlen und Matten?

Hier spielt wieder das Gewicht des Großbohrgerätes eine Rolle. Um Straßenschäden und die im Untergrund liegenden Leitungen nicht zu beschädigen, werden die Straßen mit Baggermatten und Holzbohlen ausgelegt. Somit wird das Gewicht der Maschine auf eine möglichst große Fläche verteilt.

Warum werden die Eisenbahnüberführungen für alle Verkehrsteilnehmenden (Fußgänger:Innen, Radfahrende, motorisierter Verkehr) durchgehend gesperrt?

Wer eine Baustelle passiert und weder Sicherheitskleidung wie Helm und Sicherheitsschuhe trägt, noch im Umgang mit Baugeräten und Großmaschinen geschult ist, setzt sich einem hohen Sicherheitsrisiko aus. Die Schutzmaßnahmen rund um die Baustelle wie Baggermatten und Holzbohlen sind zudem nicht für das Queren von Fuß- und Radverkehr geeignet. Sie können zu Stolperfallen für Passant:innen werden, mit nicht einschätzbaren Folgen. Auch werden durchgehend Standflächen für Geräte und Materialien im Baubereich benötigt.

Darüber hinaus finden viele der Arbeiten im Bereich des Brückenüberbaus statt. Insofern besteht die Gefahr von herabfallenden Gegenständen. Da die Sicherheit von Leib und Leben unbedingt gewahrt bleiben muss, kann ein Queren der Baustelle nicht zugelassen werden.

Warum gibt es immer wieder Pausen bei der Arbeit an den Eisenbahnüberführungen?

Viele Arbeiten an den Eisenbahnanlagen können nur durchgeführt werden, wenn auf dem angrenzenden Gleis keine Züge fahren. Daher wird ein sogenanntes „Baugleis“ eingerichtet, das zeitlich begrenzt ist. Der Bahnbetrieb erfolgt dann ausschließlich auf dem zweiten Gleis. Da immer nur ein Gleis für den Zugverkehr gesperrt werden kann, finden die Arbeiten abschnittsweise statt. So auch die Bohrarbeiten in Oldenburg – es wird erst auf der einen und dann auf der anderen Seite gearbeitet.

Im Falle des Großbohrgeräts können Züge die Eisenbahnüberführung ungehindert passieren, solange die Maschine nicht zu dicht an der Oberleitung steht. Das Einheben der Stahlkonstruktionen erfolgt jedoch nur, wenn keine Züge verkehren, da „schwebende Lasten“ ein Sicherheitsrisiko darstellen. Neben dem Sicherheitsaspekt gibt es auch bautechnologische Hintergründe. Die Fundamente von Lärmschutzwänden werden betoniert und der Beton muss aushärten, bevor dieser belastet werden kann. Aus diesem Grund müssen Fundamente deutlich früher hergestellt werden, bevor die Stahlkonstruktionen darauf halt finden.

Hat das Sturmwochenende einen Einfluss auf die Arbeiten gehabt?

Ja, das Sturmwochenende hat nicht nur im gesamten Netz der Deutschen Bahn zu massiven Problemen geführt, sondern hat sich auch zeitlich mit einer Sperrpause überschritten, die aufgrund der Wetterlage nicht zum Arbeiten genutzt werden konnte.

Wie sieht der Ablauf der Lärmschutzarbeiten an den Brücken und Stützwänden aus?

Bis zur fertigen Lärmschutzwand finden viele einzelne Schritte statt, die mehr oder weniger aufwendig sind. Zuerst werden mit dem Großbohrgerät die Fundamentarbeiten ausgeführt. Hierfür werden bis zu zehn Meter tiefe Löcher in den Untergrund gebohrt, in die Stahlrohre eingesetzt werden. Zuvor werden Bewehrungskörbe in die Löcher eingelassen. Das ist ein Stahlgeflecht, welches die Stabilität der Fundamente deutlich erhöht. Das Stahlrohr wird dann mit Beton gefüllt, der aushärten muss. Damit entsteht eine Stahlbetonfundament. Nachdem dieses ausgehärtet ist, können die ebenerdig und ebenfalls aus Bewehrung und Beton bestehenden Fundamente erstellt werden. Anschließend wird über die gesamte Straßenbreite ein Traggerüst errichtet. Da die Stahlkonstruktionen aus mehreren Balken bestehen, müssen diese, bevor sie komplett miteinander verbunden sind, auf diesem Traggerüst gelagert werden. Mithilfe eines Autokrans werden diese Stahlträgerkonstruktionen für die Lärmschutzwände aufgebaut. Diese Stahlkonstruktion überspannt anschließend die Fahrbahn auf der gesamten Länge der Brücke. Wenn die einzelnen Elemente miteinander und fest mit den Fundamenten verbunden sind, werden die Lärmschutzwandpfosten auf den Balken befestigt und die einzelnen Elemente eingehoben. Erst nach Abschluss dieser Arbeiten können die Traggerüste wieder zurückgebaut werden. Die Arbeiten finden dabei parallel von der Straße und vom Gleis aus statt, sodass die Bahnstrecke voll oder bei Zweigleisigkeit halb gesperrt werden muss. Auch die Straße muss während des Einsatzes der Großbohrgeräte und des Traggerüstes aus Sicherheitsgründen voll gesperrt werden.



**Kofinanziert von der
Europäischen Union**