



Newsletter Nr. 1
vom 14.4.2015

Die A40-Rheinbrücke Neuenkamp ist an die Grenzen ihrer Belastbarkeit gestoßen. Rund 100.000 Fahrzeuge nutzen täglich die Brücke bei Duisburg, vor allem die 11.000 LKW fügen der Brücke dauerhafte Schäden zu. Mittelfristig kann die Stahlbrücke instandgehalten und verstärkt werden, langfristig muss ein Neubau her.

A40: Rheinbrücke Neuenkamp

Aktuell:

Weil neue Schäden an der A40-Rheinbrücke Neuenkamp entdeckt worden sind, bleibt die Teilspernung und damit die Einspurigkeit auf der A40-Rheinbrücke Neuenkamp bei Duisburg in Richtung Essen noch bis Anfang Mai bestehen. So lange dürfen auch weiterhin keine LKW und Gespanne über die Brücke fahren, die schwerer als 3,5 Tonnen sind. Die Schweißarbeiten in der Gegenrichtung sollen im Anschluss stattfinden. Auch dazu kann der Verkehr in Richtung Venlo dann nur über eine Fahrspur laufen und schwere Fahrzeuge bleiben außen vor. Diese neue Einschränkung soll bis Mitte Juni dauern.

Als Umleitungen dienen in beiden Fällen die Autobahnen A42, A57, A59 und A3. Wenn die Sperrung in Richtung Venlo aktiviert wird, sollen schwere Fahrzeuge nach Möglichkeit schon im Autobahnkreuz Kaiserberg auf die Umleitung über die A3 einbiegen oder spätestens im Autobahnkreuz Duisburg auf die A59. Die Anschlussstelle Duisburg-Häfen ist die letzte Möglichkeit für LKW in Richtung Westen, die A40 zu verlassen.

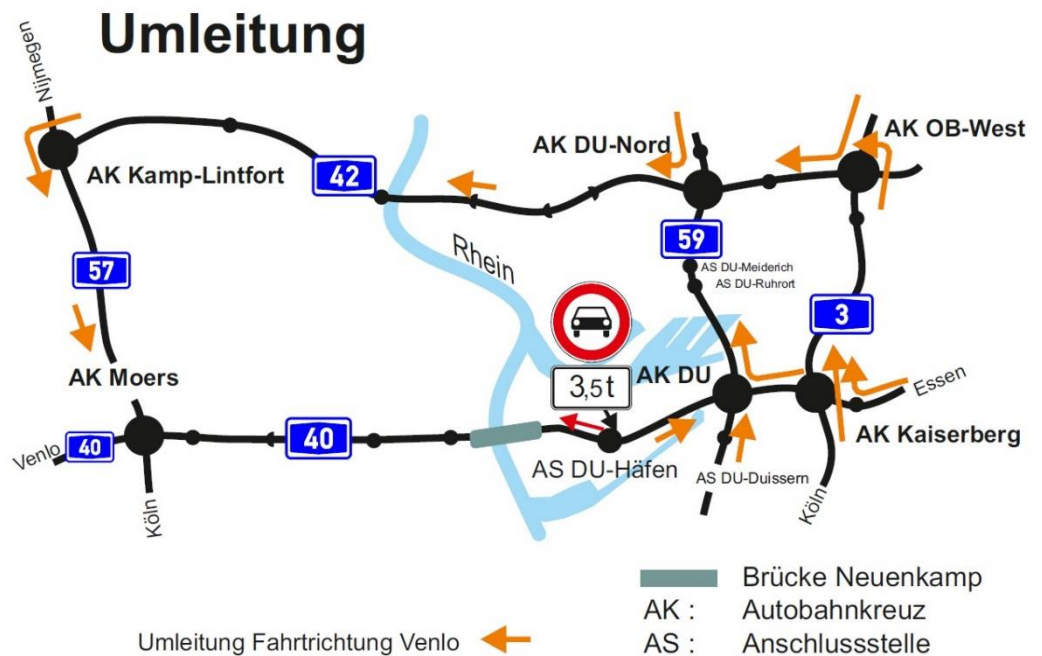


Was muss gemacht werden?

Bei den jüngsten Untersuchungen wurden neben den bekannten Rissen in beiden Fahrtrichtungen weitere Risse entdeckt. Damit gibt es nicht nur Risse in den Schrägstreben der Brücke, sondern auch im Bereich der Hauptträger, wo die Schrägstreben befestigt sind. Diese „versteckten“ Risse können in jedem Hauptträger der Brücke vorkommen. Diese Erkenntnis führte zu den wesentlich aufwändigeren Arbeiten, weil die neuen Risse anders und umfangreicher bearbeitet werden müssen als die „einfachen“ Risse an den Schrägstreben.



Die großen Risse, die länger als drei Zentimeter sind, können nur saniert werden, wenn die Brücke wenig schwingt, also keine LKW über die Brücke fahren. 20 dieser Schadstellen wurden in Richtung Essen festgestellt und derzeit saniert, 19 in der Gegenrichtung. Aus diesem Grund kann der Verkehr in Richtung Essen erst Anfang Mai wieder zweispurig laufen, und auch LKW



können dann erst wieder in Richtung Osten über die Brücke fahren. Danach wird die Verkehrsführung umgebaut und die einstreifige Verkehrsführung nach Venlo eingerichtet. In diese Richtung müssen dann LKW und schwere Gespanne einen Umweg in Kauf nehmen. Aktuell plant Straßen.NRW mit einer Dauer der neuen Einschränkung bis Mitte Juni.

Wie geht´s weiter?

Die Brücke wird weiterhin intensiv beobachtet. Weitere Sanierungsmaßnahmen an allen Streben der Brücke stehen ab Herbst dieses Jahres auf dem Programm und sollen demnächst ausgeschrieben werden. Ausgeschlossen wird schon jetzt, dass langfristig der Verkehr noch einmal dreistreifig je Fahrtrichtung über die Brücke Neuenkamp laufen kann.



Versteckte Risse

Seit Oktober 2014 läuft der Verkehr auf der Brücke generell nur über vier Fahrspuren, um die Belastung einzudämmen. Durch die Reduzierung der Fahrstreifen werden vor allem die Ränder der Brücke entlastet. Brückenfachleute untersuchen seitdem das konkrete Schadensbild. Teilweise sind die Schäden mit den bloßen Augen nicht sichtbar. Das erschwert den Umfang der Nachforschungen.

Für 30.000 Fahrzeuge geplant

Die Rheinbrücke Neuenkamp stammt aus dem Jahr 1970. Bei der Planung war man von einem maximalen Verkehr von 30.000 Fahrzeugen am Tag ausgegangen. Heute hat sich der Verkehr fast vervierfacht. Die Brücke ist ähnlich konstruiert wie die A1-Brücke bei Leverkusen, für die aktuell ein Neubau geplant wird. Auch hier sind Risse in der Stahlkonstruktion aufgetreten, die auf Dauer nicht repariert werden können. Die Leverkusener Brücke ist allerdings noch einmal fünf Jahre älter. Für die Duisburger Brücke ist bereits eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben worden, die die Rahmenbedingungen für einen Neubau ermitteln wird.

Laufende Sanierungen

Die Duisburger Rheinbrücke im Verlauf der A40 ist eine so genannte Schrägseilstahlbrücke. Sie ist 777 Meter lang und hat eine Fläche von rund 28.000 Quadratmetern. Instandsetzungsarbeiten gab es auch schon in den vergangenen Jahren: Die "Fahrbahnübergänge" wurden 1977 ausgetauscht, und schon zweimal, 1996 bis 1998 und 2010 bis 2013, wurde die Fahrbahnplatte wegen aufgetretener Risse saniert. Seit drei Jahren hat man auch immer wieder Schäden in den Querträgern festgestellt, die regelmäßig geschweißt wurden.

Klar ist: Die Brücke insgesamt kann konstruktiv nicht mehr verbessert, sondern nur laufend saniert werden.

Infos

Web: www.strassen.nrw.de