

## Abtransport und Recycling der ehemaligen Rahmedetal-Brücke und des aufgeschütteten Geländes gehen nahtlos ineinander über

**Lüdenscheid.** Entsorgung und Recycling gehen Hand in Hand beim Abtransport von Brücken- und Geröll- und Bodenresten an der ehemaligen Rahmedetal-Brücke: Anfang August 2023 sind 17.000 Tonnen Stahlbeton mit Asphalt abtransportiert, dazu 2.200 Tonnen Stahl. Seit dem Tag der Sprengung wird mit schwerem Gerät im Eiltempo gearbeitet, um Brückenreste und angeschüttete Erde abzutragen und zu neuen Einsatzorten zu fahren. Am 30. September 2023 soll alles beseitigt sein und ab dem ersten Oktober werden die Zeichen auf Neubau stehen. Nach der Brücke ist vor der Brücke, auch im Gelände.

Gelände bis zum 30. September wiederherstellen.

Durchschnittlich mindestens 15 Mitarbeiter des Unternehmens Heitkamp sind seit Monaten täglich auf der Baustelle mit schwerem Gerät im Einsatz. In Spitzenzeiten des Abtransports kamen die Fahrer von insgesamt 25 Sattelschleppern dazu. Vieles passiert über die Autobahn, für Fahrten in die nähere Umgebung wird dank einer Ausnahmegenehmigung für den Schwerlastverkehr u.a. die Altenaer Straße genutzt. Täglich zwischen sieben und 20 Uhr ist die maximale Einsatzzeit, am Wochenende wird sie mit Blick auf die Anwohner eingeschränkt. So wird es bis Ende September weitergehen. Insgesamt wird die Böschung wieder abgeflacht und die restlichen Fangzäune entfernt. Doch warum kann man nicht einfach Gelände aufgeschüttet lassen für die neuen Maschinen, die nächsten Arbeiten? „Die mit dem Neubau beauftragten Unternehmen werden unter anderem ganz andere Zufahrtswege für ihre Baustellenlogistik wie Großbohrgeräte oder Betonfahrzeuge schaffen“, erklärt Diplom-Ingenieur Henrik Radmann, Prokurist der Firma Heitkamp.

### **Fast 100 Prozent Recycling: Ehemalige Brücke und Geröll dienen zerkleinert als Unterbaumaterial**

Die Recycling-Quote liegt bei nahezu 100 Prozent: Das Gros des Gerölls in verschiedener Qualität – Stahl, Stahlbeton, Boden-Bauschutt-Gemisch und sauberer Boden – wird wiederverwendet und dies bis auf den Stahl vornehmlich für eigene Neubauvorhaben des beauftragten Unternehmens. Darüber hinaus ging der Abraum zu verschiedenen Verwertungsstellen, idealerweise in der näheren Umgebung. Aufgrund des großen Zeitdrucks sind jedoch auch größere Transportwege erforderlich gewesen, um das Material kurzfristig abgefahren zu bekommen. Der Stahl zum Beispiel ging zum Teil bis nach Trier.

Rund 720 Touren mit 25-Tonnen-Lkw nur für den Beton sind bereits gemeistert. Das heißt: Abbauen, zerkleinern, wegfahren. Dafür waren drei Dumper, bis zu fünf 50-Tonnen-Bagger sowie weitere Bagger verschiedener Gewichtsklassen gleichzeitig im Einsatz, die Meißel-Einrichtungen und Pulverisierer gleich mit im Gepäck hatten. Schweres Gerät, wie Gewichtseinheiten zeigen: Allein die Zange zum Greifen der Beton-Teile wiegt schon etwa fünf Tonnen.

Nahezu reine Erde mit noch kleinen nicht mehr trennbaren Beton-Anteilen, die jetzt noch in großen Teilen anfällt, kann für Lärmschutzwälle und Anschüttungen bei anderen Bauvorhaben genutzt werden. So zum Beispiel auf dem ehemaligen Opel-Gelände in Bochum, wo ein neues Industriegebiet entsteht.

Die Schicht darüber aus Resten der Brücke ist zu Großteilen abtransportiert. Sie wird auch Stahlbeton genannt, weil sie u.a. wegen der Bewehrung immer noch kleine Teile Stahl enthalten kann. Auch der oberste Brückenbelag, glücklicherweise reiner Straßenasphalt ohne kontaminierten Teer-Anteil, gehört dazu – bis zu 40 Prozent Asphalt darf das so genannte RC-Material davon enthalten. RC steht für Recycling: Schon vor Ort wurden die Betonreste der gesprengten Talbrücke auf 30er bis 50er Zentimeter Kantenlänge zerkleinert und schließlich auf den Verwertungsbaustellen auf die klassische 0/45-Millimeter-Körnung des Gründungsmaterials für den Unterbau von neuen Baugebieten und Straßen gebrochen. RC-Material darf neben Beton auch Mauerwerk, Ziegelschrott, Bimsstein, Glas, und Holz zu gewissen Anteilen enthalten.

Der Stahl wiederum wird eingeschmolzen und könnte theoretisch in allem verbaut sein, was uns im täglichen Leben begegnet, vom Geländer bis zum Automotor. Der Stahlgroßhändler vermarktet ihn weiter, er wird eingeschmolzen und weiterverwendet – auch für hochwertige Produkte.

Ein großes Plus, das die Arbeiten beschleunigt hat: Alles im Frühjahr und Sommer abzufahren und zu entsorgen, war deutlich einfacher. Das Winterwetter war schon eine Herausforderung. Ein Kraftakt, der sich gelohnt hat. Die Brücke ist Vergangenheit, das Gelände bald zurückgebaut, die Zeichen stehen auf Neubau, den die Bietergemeinschaft HABAU/MCE/Bickhardt Bau übernimmt.

## **„Energieumwandler“: Großes Bauwerk zur Entwässerung wird im September noch aufgestellt**

Eine große Anlage zur Entwässerung wird jedoch zuvor im September noch errichtet. Auf der Nordwest-Seite im Wiesental wird ein ca. 10-Tonnen-Absturz-Bauwerk im Hang versetzt. Dieser so genannte „Energieumwandler“ – ein 4,5 Meter hohes massives Stahlbetonbauwerk - sorgt dafür, dass Wasser von der noch bestehenden Autobahn bei Regen den Hang runterlaufen kann. Dies passierte vor der Sprengung südwärts über die ehemalige Rahmedetal-Brücke. Der Energieumwandler dient dazu, die Strömungsgeschwindigkeit des Wassers zu reduzieren, damit es in die Bestandskanalisation im Wiesental abgeleitet werden kann.