

Westkalk-Brücke über Rangetriftweg vor Verwirklichung

Bauwerk wird 200 Meter aus dem Steinbruch umgesetzt / Straße bleibt zweispurig / Informationen im Stadtentwicklungsausschuss am 1.10.

WARSTEIN ■ An dem großen Ziel hat sich nichts geändert: „Wir wollen den Rangetriftweg sauber bekommen“, formulierte Westkalk-Betriebsleiter Dr. Guido Mausbach Ende Februar. Dazu will das Steinunternehmen eine halbe Million Euro investieren – und am Ende könnte es sogar ein wenig mehr werden. Ein wesentlicher Baustein des im Vorfeld mit der Stadt ausgehandelten Maßnahmenkonzeptes ist dabei der Neubau einer Brücke über den Rangetriftweg. Der gesamte innerbetrieblichen Steintransport soll von damit der öffentli-

chen Straße abgekoppelt werden. Die Steinlaster sollen zukünftig nach dem Passieren von Mues' Wiesen direkt aufs Betriebsgelände gelangen. Derzeit gibt es hier noch eine stark frequentierte Kreuzung der Steinfahrzeuge mit dem Rangetriftweg. Im Tagesgeschäft gilt dies als eine der wesentlichen Quellen der Verschmutzungen.

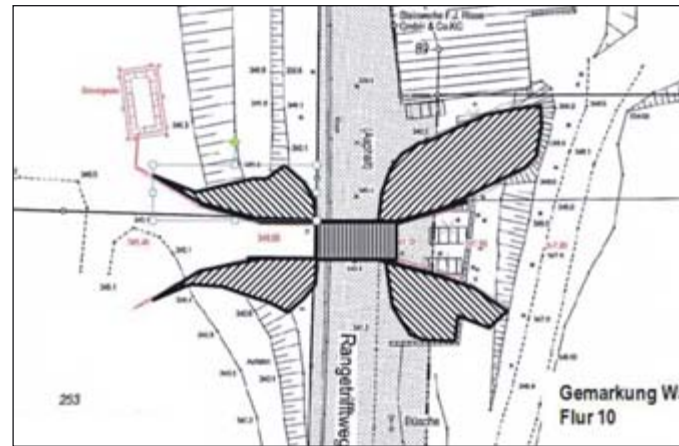
Hatte Westkalk ursprünglich geplant, eine so genannte „Hamco-Röhre“ zu bauen, durch die der Rangetrift-Verkehr dann aber nur einspurig hätte geführt werden können, so soll nun eine richtige

Brücke her. Vorausgesetzt der Ausschuss für Stadtentwicklung gibt in seiner Sitzung am 1. Oktober grünes Licht, soll das Projekt mit einem Volumen von einer guten Viertelmillion Euro noch in diesem Jahr umgesetzt werden.

Um die Kosten in Grenzen zu halten, will Westkalk eine bestehende und nicht mehr benötigte Fertigteil-Brücke aus dem früheren Risse-Steinbruchbereich um 200 Meter versetzen. Sie wird mit einer Spannweite von 9 bis 10 Metern auf zwei neu zu bauende Stahlbetonwiderlager aufgesetzt. Der Verkehr auf dem

Rangetriftweg kann weiter zweispurig mit einer Höhe von 4,75 Metern erfolgen. Versorgungsleitungen müssen nicht umgelegt werden.

Nachdem in den vergangenen Tagen ein Teilstück einer innerbetrieblichen Verbindungsstraße asphaltiert wurde, steht nach dem Brückenbau nur noch die Errichtung einer zentralen Reifenwaschanlage an. Danach gibt es nur noch eine Zufahrt zum Gelände – und zwar über die alte Köster-Werkszufahrt. Nur hier muss dann noch gelegentlich die Kehrmaschine zum Einsatz kommen. ■ gr



Die Brücke mit 9 bis 10 Metern Spannweite liegt auf Stahlbetonwiderlagern. Das Gelände auf beiden Seiten wird angepasst.