

Die Brücken bröckeln

Massive Schäden an den Brücken der Kommunen erfordern hohe Investitionen für die Instandsetzung – stärkere Schwingungen durch schnellere und schwerere Fahrzeuge – verbunden mit einem hohen Frost-Taumittleinsatz setzen den Überbauten zu und führen zu bröckelndem Beton und rostendem Stahl – am Ende zur Zerstörung der Bauwerke.

Und die Brücken sind in die Jahre gekommen – 80 % der Bauwerke sind über 50 Jahre alt.

Aber:

Die öffentlichen Kassen sind leer, Fördermittel zielen nur noch auf die energetischen Belange der öffentlichen Gebäude.

Dabei bleibt die Verkehrs-Infrastruktur der Gemeinden im wahrsten Sinn auf der Strecke.

In unserer Region verfügen die Kommunen in aller Regel über grosse Gemarkungsflächen.

Durch die landwirtschaftliche Nutzungsstruktur gibt es viele Anwesen, die mit ständig größer werdenden Maschinen die Flächen bewirtschaften.

Auch die Forstwirtschaft benötigt ausreichend bemessene Fahrwege zu den Waldflächen.

Andererseits ist die Voralpenregion durchzogen mit einem umfangreichen Netz von Bachläufen. Daraus gibt es eine überdurchschnittlich grosse Anzahl von Kreuzungspunkten die durch Kreuzungsbauwerke überbrückt sind.

Vor Jahrzehnten gebaut – teils in einfacher technischer Konstruktion – sind viele heute dringend erneuerungsbedürftig.

Unser Ansatz zielt dahin, gemeinsam mit den zuständigen Mitarbeitern der Verwaltungen für diese Bauwerke im Aussenbereich preiswerte Lösungen zu finden und zu realisieren.

Verkehr

Brücken

Kompetente und erfahrene Mitarbeiter von **marbeton** bieten dafür eine gute Gewähr – erfolgreich durchgeführte Referenzobjekte im Allgäu bestätigen unsere Aussagen.

- Wir wollen das vorhandene Potential der kommunalen Bauhöfe mit einbeziehen, diese Manpower ist bereits im kommunalen Haushalt budgetiert und muss nicht aus der Liquidität finanziert werden.
- Gemeinsam mit den Verantwortlichen prüfen wir bei einem Vor-Orttermin die Situation und klären über die künftige Nutzung des Bauwerkes die technischen Erfordernisse.
- Daraus kann z.B. eine Entscheidung für eine Traglastbeschränkung eine deutliche Reduzierung der ansonsten aus den technischen Regelwerken resultierenden Dimensionierung des Bauwerkes ermöglichen.
- Wo irgend möglich wollen wir die Widerlager belassen. Damit werden bei einer Baumassnahme die vorhandenen Abflussquerschnitte nicht verkleinert. Bei größeren Auskalkungen wird dies nicht immer möglich sein. Aber auch dafür gibt es bewährte einfache Lösungen.
- Mit intelligenten Stahlbetonfertigteilen bieten wir preiswerteste Lösungen – Platten mit anbetonierten Schrammborden oder geländerhohen, mittragenden Seitenwänden, wo geeignet auch vorgespannte Lösungen, um die Bauhöhe der neuen Fahrbahnplatten möglichst gering zu halten.
- Nicht immer ist die Beseitigung des alten Überbaues notwendig, mit kleinen Anrampungen der Fahrbahn können neue Fahrbahnplatten über die vorhandenen gelegt werden, so wird die Bauzeit auf wenige Stunden reduziert und ggf. alte Widerlager entlastet.

Sprechen Sie uns auf die bröckelnden Brücken Ihres Verantwortungsbereiches an

Ansprechpartner: DI Wolfgang H. Rürger

DI Thomas Eisele

Verkehr

Brücken

Die Brücken bröckeln

Kommune:	Gemeinde Niederrieden		
Bauwerk:	Kohlstattweg Niederrieden		
	Neue Brücke auf vorhandene Widerlager		
Masse:	Länge	4,30m	
	Breite	6,80 m	
	Fahrbahnbreite	6,50m	
Bemessung:	nach DIN 1072 als Brückenklasse 30/30		

Technische Lösung:

Die bestehende Brücke wurde komplett demontiert. Die neue Brücke, bestehend aus zwei Teilen, konnte mit dem Autokran auf die vorhandenen Widerlager versetzt werden.

Früherer Zustand



Neuer Überbau



Verkehr

Brücken

Die Brücken bröckeln

Kommune:	Stadt Leutkirch		
Bauwerk:	Brauereiweg Leutkirch - Urlaub		
	Neue Brücke auf vorhandene Widerlager		
Masse:	Länge	11,00m	
	Breite	3,90 m	
	Fahrbahnbreite	3,20m	
Bemessung:	nach DIN 1072 als Brückenklasse 30/30		

Technische Lösung:

Die bestehende Behelfsbrücke aus Holz und Stahl wurde komplett demontiert.
Die vorhandenen Fundamente konnten für die neue Brücke wieder verwendet werden.
Die neue Brücke besteht aus zwei im Werk vorgespannten TT-Platten mit integriertem Schrammbord. Sie wurden mit einem Autokran montiert.

Früherer Zustand



Neuer Überbau



Verkehr

Brücken

Die Brücken bröckeln

Kommune:	Stadt Leutkirch	
Bauwerk:	Fetzachmoos Leutkirch - Urlau	
	Neue Radwegbrücke auf vorhandene Widerlager	
Masse:	Länge	9,00m
	Breite	3,00 m
	Fahrbahnbreite	2,70m
Bemessung:	nach DIN FB101 für	- Radverkehr
		- unplanmäßige Anwesenheit eines Fahrzeuges FB101 Abs. 5.6.3

Technische Lösung:

Die vorhandene Brücke wurde abgebaut und die Widerlager im oberen Bereich für die neue Brücke örtlich verbessert.

Die Brückenplatte wurde als ein Fertigteil im Werk hergestellt und mit dem Autokran an der Baustelle auf die Widerlager gehoben. Die beiden Seitenträger dienen hier auch als Geländer. Wegen des Radwegverkehrs wurden sie höher ausgeführt.

Früherer Zustand



Neuer Überbau



Verkehr

Brücken

Die Brücken bröckeln

Kommune:	Stadt Leutkirch	
Bauwerk:	Mühlenbachdurchlass Leutkirch – Uttenhofen	
	Neuer Überbau, neue Widerlager	
Masse:	Länge	12,00m
	Breite	4,00 m
	Fahrbahnbreite	3,50m
Bemessung:	nach DIN 1072 als Brückenklasse 30/30	

Technische Lösung:

Der vorhandene Durchlass und die Widerlager wurden belassen und neue Fertigteilfundamente auf einer örtlichen Sauberkeitsschicht hinter die bestehenden Widerlager gesetzt. Diese dienen als Auflager für die beiden neuen Tragbalken, in welche die Fahrbahnplatte integriert und vor Ort mit den Tragbalken zusammenbetoniert wurde. Die Tragbalken dienen auch gleichzeitig als Geländer der Brücke. Die einzelnen Fertigteile wurden mit dem Autokran versetzt. Da die Brücke hauptsächlich vom landwirtschaftlichen Verkehr und Viehtrieb genutzt wird, wurde die Oberfläche mit einer Besenstrichstruktur ausgeführt.

Früherer Zustand



Neuer Überbau

