



Die Aluminiumbrücken werden im Werk der Glück GmbH in Engen-Welschingen fertig zusammengebaut und am Stück an den Montage-Ort geliefert. Dies ermöglicht eine schnelle Montage vor Ort.

Foto: Glück

Aluminiumbrücken:

Profile weiter entwickelt

ENGEN (ABZ). - Bei den weiterentwickelten Profilen der Glück GmbH aus Engen, wurde die aktuelle Fassung der DIN EN 1090-3 für Stahl- und Aluminiumtragwerke sowie die DIN EN 1999 (Eurocode 9) als Grundlage herangezogen. Damit ist die Glück GmbH nach eigenen Angaben der einzige Aluminiumbrückenbauer der die EN 1090 sowie den Eurocode 9 in der Profilentwicklung bereits realisiert hat.

Die Firma, mit über 415 erfolgreich gefertigten und montierten Aluminiumbrücken, nutzt ihre Erfahrung um die eigene Profilverfahren immer weiter auszubauen. Dabei setzt sie schon heute auf neueste Normen wie den Eurocode 9, der Pflicht für solche Konstruktionen ist.

Beim Einsatz von Großprofilen 314 x 229 bei den Brücken kommt mindestens die Querschnittsklasse 3 zum Einsatz, heißt es von Unternehmensseite. Somit seien alle Profile unempfindlich gegen Beulen und die b/t-Verhältnisse seien so gewählt, dass ein Querschnittsausfall nach Eurocode 9 nicht zu berücksichtigen sei. Die Kunden würden die Verarbeitung des Werkstoffs Aluminium schätzen und seien neben dem Material auch von der Arbeit der Glück-Mitarbeiter bei der Fertigung und speziell vor Ort bei der Montage begeistert, heißt es weiter.

Ein großer Vorteil von Aluminiumbrücken ist die Leichtigkeit. Die Brücken werden im eigenen Werk in Engen-Welschingen fertig zusammengebaut und am Stück an den Montage-Ort geliefert. Dies ermöglicht eine schnelle Montage vor Ort. Wich-

tig ist dies an stark befahrenen Straßen oder über Bahnlinien. Die Brücke wird mit dem Kran vom Lkw direkt auf die Fundamente gehoben. Der Verkehrsfluss wird damit kaum beeinträchtigt.

Mehr als bewährt hat sich das Beschichtungs- und Lackierverfahren, heißt es weiter. Die Beschichtung der Aluminiumhohlprofilen, also der Lauffläche, mit Quarzsand (R11) oder Hartgesteinskörnung (R13) ist die häufigste Wahl der Kunden. Bei der Lackierung erfreuen sie sich über eine Farbgestaltung mit allen RAL- oder DB-Farben, die eine optimale Anpassung der Konstruktion an die Umgebung ermöglicht. Die Lackierung der Geländerteile besteht aus drei Schichten (dritte Schicht ist ein Graffiti-Schutz) und erfüllt mit einer Gesamtschichtdicke von 80 bis 120 μ bei Weitem die in der DIN EN-1090-3 vorgegebene Mindeststärke von 20 μ . Die verwendete Dreifachbeschichtung ist duktil, das bedeutet sie ist bei Verformung der Profile sehr biegsam.

Zum Vergleich, Eloxal reagiert z. B. sehr spröde und brüchig auf Verformung, die Schichtdicke beträgt hier auch nur zwischen 12 und max. 20 μ . Eine Beschichtung sollte sehr duktil sein, um Verformungen, die z. B. bei der normalen Ausdehnung durch verschiedene Witterungsverhältnissen entstehen, aufnehmen zu können. Entstehen trotzdem Schäden an der Lackierung, was z. B. oft durch Vandalismus der Fall ist, können nur bei lackierten Konstruktionen diese Schäden ausgebessert werden.