

Eine Stahlkonstruktion ohne Vorbild

AUTOBAHN Bei Lichtenfels wird heute das 110 Tonnen schwere Mittelteil einer Brücke über die A 73 auf zwei Lasttürme gehoben. Da die Bauweise in Deutschland erstmals angewendet wird, sorgten Prüfungen für eine zweijährige Verzögerung.

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
TOBIAS KINDERMANN

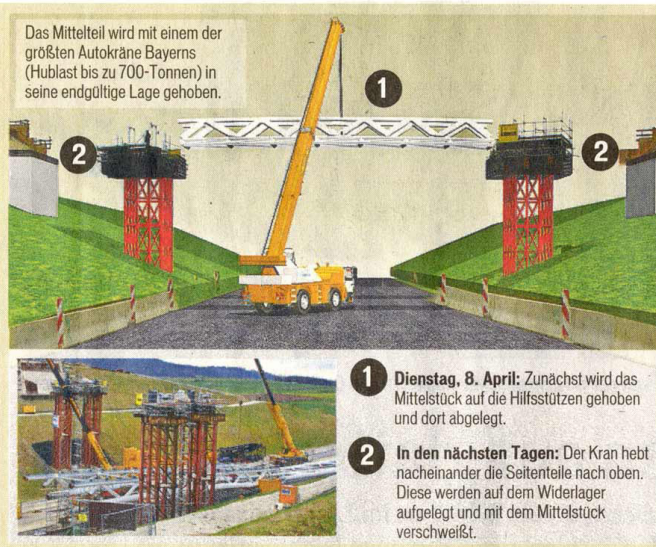
Lichtenfels – Heute früh um sieben Uhr beginnt die spektakulärste Aktion im Zuge des Baus der A 73 zwischen Lichtenfels und Coburg. In Kösten bei Lichtenfels wird das Mittelteil einer Stahlkonstruktion eingehoben, über die künftig der Verkehr zwischen Kösten und Kloster Banz läuft. Ein Autokran wird das etwa 110 Tonnen schwere Teil auf zwei Lasttürme hieven. Im Laufe der Woche kommen weitere Stücke dazu, die danach in etwa 30 Meter Höhe verschweißt werden.

In Deutschland gibt es bisher keine vergleichbare Straßenbrücke. Umfangreiche Prüfungen sowie auch Hindernisse bei der technischen Umsetzung führten dazu, dass dieses Bauwerk wesentlich später fertig wird als geplant. Wenn im November die ersten Wagen über die Brücke fahren können, rollt unten auf der Autobahn schon fast zwei Monate der Verkehr.

Simulation im Labor

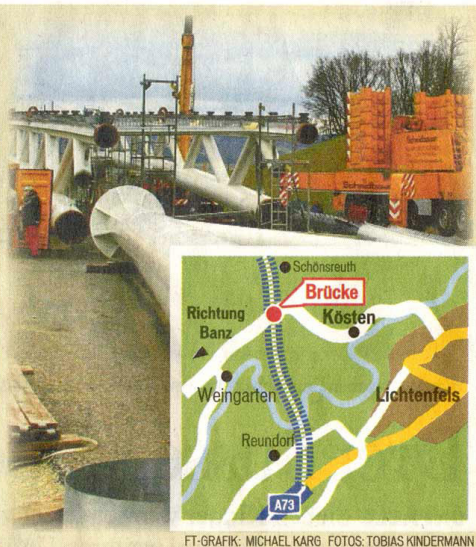
Ursprünglich sollte die elegante Stahlkonstruktion schon im Herbst 2006 stehen, doch aufwändige statische Prüfungen für die Schweißknoten verzögerten das Projekt immer wieder. Weil es in Deutschland keine Norm dafür gibt, wie die Verbindungen ausgeführt werden müssen, simulierte schließlich ein Prüf-Institut die Belastungen im La-

① Brückenbauaktion an der A 73 bei Kösten



Das Mittelteil wird mit einem der größten Autokrane Bayerns (Hublast bis zu 700-Tonnen) in seine endgültige Lage gehoben.

- ① **Dienstag, 8. April:** Zunächst wird das Mittelstück auf die Hilfsstützen gehoben und dort abgelegt.
- ② **In den nächsten Tagen:** Der Kran hebt nacheinander die Seitenteile nach oben. Diese werden auf dem Widerlager aufgelegt und mit dem Mittelstück verschweißt.



FT-GRAFIK: MICHAEL KARG FOTOS: TOBIAS KINDERMANN

bor. Auch sonst sorgten kleine Hindernisse in der Produktion dafür, dass die Baufirma Raab aus Ebensfeld, die die Brücke errichtet, ihren Zeitplan immer wieder nach hinten verlegen musste. Am Schluss änderte man noch einmal die Auflageeinrichtung auf den Lasttürmen. Sonst hätte die Gefahr bestanden, das die unteren Rohre nach dem Ablegen einknicken.

Anfang Februar wurden die ersten Teile aus dem Werk der Firma STS in Regensburg nach Lichtenfels gebracht. Es dauerte

einen ganzen Tag, bis die Bögen des Mittelteils von den Schwertransportern abgeladen und auf den Millimeter genau auf einem Gestell ausgerichtet waren. Danach wurden die Verbindungsstreben an den oberen Rohren eingesetzt. Die Brücke kreuzt die Autobahn nicht im rechten Winkel und besitzt deshalb ein versetztes Fachwerk.

Seitenteile folgen

Wenn das Mittelteil auf den Stützen liegt, geht es direkt weiter: Die vier Seitenteile werden

auf dem den Widerlagern und den Lasttürmen abgelegt, anschließend beginnen die Bauarbeiter damit, den bis zu 50 Millimeter dicken Stahl zu verschweißen. 34 Mal werden sie dabei die Rohre umrunden und Lage auf Lage legen. Jede dieser Schweißverbindungen wird zwölf Stunden Arbeit erfordern. „Wir arbeiten im Schichtbetrieb ohne Pause“, sagt Firmenchef Wolfgang Schubert-Raab. Dabei sorgen Hydraulikpressen auf den beiden Lasttürmen dafür, dass die Brücke abhängig von

der Temperatur in der richtigen Position gehalten wird. Bis Mai sollten dann auch dort alle Querträger eingeschweißt sein. Dann folgt die Betondecke.

Präsentation in Dresden

Schon vor ihrer Fertigstellung hat die Brücke unter Fachleuten für Aufsehen gesorgt: Anlässlich des Deutschen Brückenbaupreises, der im März in Dresden vergeben wurde, stellte Schubert-Raab zusammen mit anderen Fachleuten die Brücke bei Lichtenfels vor.