Die Bundesstraßen-Brücke bei Niederfüllbach wird auf Vordermann gebracht. Die Autofahrer müssen deswegen Umwege in Kauf nehmen. *Fotos: Wunderatsch*

Salz zwingt Brücke in die Knie

Das Bauwerk bei Niederfüllbach wird noch bis Oktober auf Vordermann gebracht. Die Autofahrer müssen erhebliche Umwege in Kauf nehmen.

Von Klaus Schlenk

Niederfüllbach – Mancher Autofahrer wird hinter dem Steuer seines Wagens leise fluchen. Wenn er von Coburg nach Kronach will, kann er bei Niederfüllbach nicht, wie gewohnt, rechts abbiegen, die B 4 verlassen, über die Brücke fahren und seine Fahrt auf der B 303 fortsetzen. Stattdessen muss er bis Untersiemau auf der B 4 bleiben, die Landstraße über Meschenbach retour fahren, nach der Kläranlage Meschenbach wieder auf die B 4 – diesmal aber in Richtung Coburg – einschwenken und gelangt endlich über die Rampe auf die B 303. Das ist seit Mitte April so und bleibt voraussichtlich bis Oktober.

> *„Das alles ist völlig normal nach 30 Jahren.“*
>
> **Horst Moser, Projektleiter Brückenerneuerung**

Der Grund für den Umweg sind Arbeiten an der Brücke oder, wie der Fachmann sagt, an dem „Kreuzungsbauwerk“, das die B 303 über die B 4 führt. Horst Moser von der Servicestelle Kronach des Staatlichen Bauamts ist Planer und Projektleiter der Brückenertüchtigung. Moser tritt einem Gerücht entgegen, das besagt, die Brücke sei „völlig fertig“. Nein, betont er, die tragende Konstruktion sei intakt, sei sogar in gutem Zustand. Es handle sich um Instandsetzungsarbeiten in einem völlig normalen Umfang.

Die Brücke bei Niederfüllbach ist 50 Jahre alt. Ende der 1980er-Jahre ist sie schon einmal umgebaut worden. Und jetzt, so Moser, sei sie „einfach wieder an der Reihe“. Dabei kann so eine Brücke 50 000 Pkw am Tag wegstecken, ohne dass sie Schaden nimmt. Der Schwerlastverkehr macht dem Bauwerk dagegen schon mehr zu schaffen. Hauptfaktor für Schäden ist laut Moser das Salz im Winter. Bei einer Erneuerung muss viel Sorgfalt darauf verwendet werden, dass Salzwasser keinen Weg in die Tragkonstruktion findet.

Ganz besonders dem Salz und damit dem Verschleiß ausgesetzt sind die sogenannten „Brückenkappen“. Das sind die Seitenteile neben der Fahrbahn, an denen das Geländer befestigt ist. Sie müssen etwa alle 30 Jahre erneuert werden. Entfernt man die Brückenkappen, dann wird die darunter liegende Abdichtung zerstört. Folglich muss auch sie erneuert werden. Mit der Witterung dehnt sich eine Brücke aus und zieht sich wieder zusammen. Deshalb benötigt sie eine wasserdichte Übergangskonstruktion, die die Längsausdehnung aufnimmt. Auch diese wird erneuert. Und schließlich hat man sich kleinere Beton-Instandsetzungsarbeiten an der Untersicht der Tragkonstruktion vorgenommen. „Das alles“, sagt Horst Moser, „ist völlig normal nach 30 Jahren“. Da die Brücke gesperrt ist, herrschen gute Arbeitsbedingungen. Moser ist zuversichtlich, dass der Fertigstellungstermin im Oktober eingehalten werden kann.

Die Kosten dieser Brückenerneuerung lassen sich im Moment nur schwer beziffern. Moser spricht mit aller Vorsicht von 500 000 Euro.

Noch bis Oktober wird an der Niederfüllbacher Brücke gearbeitet.

Brückenbau als Experimentierfeld

- Im Süden Europas stehen Brücken aus spätrömischer Zeit. Jahrhunderte lang sind Menschen darüber gegangen oder geritten und Fuhrwerke darüber gerattert. Und noch heute werden diese Brücken genutzt. Sogar Autos fahren über diese ehrwürdigen Steinbauten.
- Sind die Brücken heutzutage, die ja ständig kontrolliert und ab und zu auch repariert werden müssen, so viel schlechter gebaut als die aus jener Zeit? Horst Moser von der Servicestelle Kronach des Staatlichen Bauamts antwortet auf diese Frage mit einem klaren „Nein“.
- Er schränkt diese Antwort für die 60er und 70er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts ein Stück weit ein. Damals sei vor allem mit Materialien sehr viel experimentiert worden. Zum Beispiel sei die Stahl-Bewehrung von Beton nicht schützend genug ummantelt worden. Nicht alle Experimente damals hätten sich als günstig erwiesen. Heute sei man weiter. Moser: „Es werden wieder bessere Brücken gebaut.“

Laut Horst Moser wird so eine Brücke mehrmals im Jahr kontrolliert, alle drei Jahre wird sie gründlicher auf Schäden überprüft und alle sechs Jahre ist eine sogenannte Hauptprüfung an der Reihe. Bei dieser sind die Schäden festgestellt worden.

Weit schwerwiegender sind die Schäden, die man an der nicht weit entfernten Füllbach-Brücke gefunden hat. Auf ihr überquert die B 303 bei Roth am Forst den Füllbach und einen öffentlichen Feldweg. Dort seien – neben den geschädigten Brückenkappen – auch Schäden an der Tragwerkskostruktion und korrodierte Stahl-Rollenlager zu verzeichnen. Im Moment wird die gesamte Statik der Brücke nachgerechnet.

An der Füllbach-Brücke etwas zu unternehmen, so der Fachgebietsleiter Straßenbau im Landkreis Coburg, Günter Engelhardt, sei „dringend, aber auch kompliziert“. Die Feldwegunterführung ist für landwirtschaftliche Fahrzeuge zu niedrig, zu schmal und zu unübersichtlich. Die B 303 kann man nicht anheben und den Feldweg kann man nicht tiefer legen, da er dann vom Füllbach überschwemmt würde. Folglich plant man eine völlig neue Brücke zur Überführung des Feldwegs über die Straße. Sie wird ein Stück weit Richtung Grüber Berg gerückt. Zusammen mit dem Füllbach soll auf Höhe der jetzigen Brücke künftig ein Geh- und Radweg unterführt werden.

Kompliziert ist diese Maßnahme, so Engelhardt, weil sie mit anderen Behörden – Wasserwirtschaftsamt, Naturschutzbehörde und Gemeinde – abgestimmt werden musste. Außerdem ist Grunderwerb notwendig. Diese Verhandlungen laufen noch.

Engelhardt kann im Moment noch nicht sagen, wann es dort losgehen wird. Der Bau der neuen Feldweg-Überführung wird den Verkehr auf der B 303 kaum behindern. Beim Neubau des Füllbach-Durchlasses sieht es anders aus. Dann muss die Straße gesperrt werden. Man werde versuchen, die Vollsperrung auf etwa sechs Wochen zu reduzieren. In dieser Zeit soll der Verkehr über die Autobahn umgeleitet werden.