

Instandsetzung der Talbrücke Lanzendorf auf der BAB A 9

Preiswerter als gedacht



Die Talbrücke Lanzendorf ist 1100 Meter lang.

FOTO: AUTOBAHNDIREKTION NORDBAYERN

Auf dem in den Jahren 1995 bis 2000 als VDE-Projekt sechsstreifig ausgebauten Abschnitt der A 9 zwischen den Anschlussstellen Bayreuth Nord und Marktschorgast steht nunmehr eine grundlegende Instandsetzung an. Die Ziele dabei sind:

- Ertüchtigung der Fahrbahn auf Grundlage einer umfangreichen Substanzbewertung;
- Verbesserung der Gradientenlage bezüglich Querneigung;
- Ertüchtigung der Streckenentwässerung;
- Ersatz der Fahrzeugrückhaltesysteme durch höherwertige Schutzsysteme nach aktueller Vorschrift;
- Instandsetzung und Ertüchtigung von Brücken sowie Lärmschutzwänden, wo nötig und
- Ersatz des bisherigen Asphalt- oberbaus durch Beton.

Die fast 20 Kilometer lange Strecke wurde hierzu in drei Abschnitte aufgeteilt. Mit dem Mit-

telstück von der AS Bad Berneck bis zum Autobahndreieck Bayreuth-Kulmbach konnte im Jahr 2019 begonnen werden, danach soll ab 2020 der Nordabschnitt bis Marktschorgast und letztlich der südliche Bereich bis AS Bayreuth Nord folgen.

1100 Meter lang

Im Mittelabschnitt liegt die Talbrücke Lanzendorf, mit 1100 Metern Länge das größte Bauwerk im Bereich der Dienststelle Bayreuth der Autobahndirektion Nordbayern. Die Brücke hat nach über 20 Jahren Nutzungsdauer vor allem infolge der zunehmend hohen Schwerverkehrsbelastung einen erheblichen Instandsetzungsbedarf.

Hauptmängel waren eine starke Chloridbelastung in den Kappen mit ersten verkehrgefährdenden

Abplatzungen an den Kappenrändern, zum Teil starke Spurrinnenbildung in den Brückenbelägen, veraltete Schutzvorrichtungen und – bauartbedingt – bei Überfahrt sehr laute Übergangskonstruktionen, welche zu umfangreichen Beschwerden durch die anliegenden Gemeinden führten.

Auch kleine Geburtsfehler wirken sich bei Großbrücken überdurchschnittlich unangenehm aus. So hatten die an sich perfekt hergestellten Kappen vernachlässigbar geringe Frost- und Tausaltschäden, jedoch, unter anderem bedingt durch den damals geforderten Cem I für Kappenbetone, sehr hohe Chloridkonzentrationen aufzuweisen, sodass ein Verbleib dieser Bauteile unter Teillinstandsetzung zu riskant erschien. Außerdem wurde seinerzeit ein vorschriftsgemäßer, praktisch jedoch zu weicher Gussasphalt eingebaut, der sich nach Kontrollprüfung als noch deutlich weicher als

in der Rezeptur angegeben herausstellte.

Die Instandsetzung einer Großbrücke mit 1100 Metern Länge auf beiden Richtungsfahrbahnen stellt auch für leistungsfähige Auftragnehmer eine Herausforderung dar. Bei der Ausschreibung setzte sich eine Bietergemeinschaft aus den Firmen Geiger und Leonhard Weiss durch, welche in Zusammenarbeit mit der Firma Max Wild die Arbeiten ordentlich und termintreu durchgeführt hat. Für die Instandsetzung selbst wählte man das übliche Vorgehen, also Ersatz von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Lärmschutz und Schutzeinrichtung sowie Übergangskonstruktionen.

Anders als bisher wurde die Versiegelung hier jedoch nicht abgefräst, sondern diese nach mechanischer Entfernung der Abdichtung mittels Höchstdruckwasserstrahler gereinigt und dann kratzspachtelt und nachversiegelt.

Die Erfahrungen hiermit waren gut, man nimmt auf diese Weise dem Bauwerk keinen Konstruktionsbeton und auch die aufwendige Entsorgung des Gemisches Abdichtung-Versiegelung-Beton entfällt überwiegend.

Gussasphaltauweise

Da die Anschlussstrecken in Beton mit hohen Ebenheitsanforderungen hergestellt werden sollten, war auch auf der Brücke eine dauerhafte und möglichst saubere liegende Decke das Ziel. Deshalb wurden Schutz- und Deckschicht auf der Brücke in Gussasphaltauweise mit schienengeführten Fertigmern verlangt. Nach aufwendigem Profilausgleich wurde auf der eher ungenauen Höhenlage einer Taktschiebebrücke eine gradientengenaue Fahrbahnlage erreicht.

Die Kappen wurden mit einem gegen Chlorideintrag redundantem Beton hergestellt, hierbei wird im Wesentlichen bei einem Wasser/Zement-Wert von 0,45 ein Cem IIb verwendet. Auch derartige Betone reißen natürlich, insbesondere das entstandene Rissbild durch die enge Verdübelung der Kappe mit den Kragarmen des Überbaus stellt sich nicht als Optimallösung dar.

Die Strecke wurde am 29. November 2019 vor größeren Schneefällen wieder freigegeben. Die Gesamtkosten belaufen sich auf etwa 20 Millionen Euro, dies entspricht einem Quadratmeterpreis von brutto 500 Euro und bleibt damit deutlich unter den genehmigten Kosten aus dem Bauwerksentwurf von rund 24 Millionen Euro. Aus der Ferne längst vergangener Zeiten: Das ganze Bauwerk hat seinerzeit 77 Millionen Mark gekostet.

> GEORG MÜLLER

Wer sie liest, profitiert.
Bayerische-Staatszeitung.de

Ihr schneller Draht zum Stellenmarkt der Bayerischen Staatszeitung



Anzeigenschluss:
Mittwoch 14:00 Uhr

Rufen Sie uns an.
Wir beraten Sie gerne:
Tel. 089/29 01 42 - 65
anzeigen@bsz.de

Verlag Bayerische Staatszeitung GmbH • Postfach 200463
80004 München
Tel. 089/29 01 42-50

BSZ Bayerische Staatszeitung
und Bayerischer Staatsanleger

Schienengeführter maschineller Gussasphalteinbau mit erhöhten Ebenheitsanforderungen

Aeschlimann

BEI UNS HABEN SIE IN JEDEM BELAG DIE BESTE QUALITÄT AUF SICHER!

AESCHLIMANN AG
Strassenbau und Asphaltunternehmung • Untere Brühlstrasse 36 • Ch-4800 Zofingen • www.aeschlimann.ch

Abo bestellen unter
www.bayerische-staatszeitung.de/abo

FREUDE AM BAUEN ERLEBEN

Mit einem starken Partner an Ihrer Seite



Lebensdauer verlängern, Sicherheit erhöhen und Kosten senken! Schnell, kompetent und wirtschaftlich führten wir auf der A9 die Instandsetzung der Talbrücke Lanzendorf durch.

Wir bedanken uns für die gute Zusammenarbeit!



KONTAKT ZUM DIALOG

LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
Ohmstr. 9, 71642 Ludwigsburg, P +49 7144 88672-4117
Monzastr. 2, 63225 Langen, P + 49 6103 30127-0
big@leonhard-weiss.com - www.leonhard-weiss.de