



## Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

📅 24.10.2014

STRASSENBAU

# Instandsetzung der Bahnbrücke Beimerstetten

***Die Instandsetzung der Bahnbrücke Beimerstetten dient gleichzeitig als Pilotprojekt zur Anwendung UHPC-Verfahren an der wesentlich größeren Rheinbrücke Maxau.***

Staatssekretärin Gisela Splett MdL hat am 24. Oktober 2014 die Instandsetzungsmaßnahme an der Bahnbrücke Beimerstetten im Zuge der L 1239 besichtigt. Dort wird pilothaft das so genannte UHPC-Verfahren getestet. Bei einem positiven Projektverlauf ist vorgesehen, mit diesem Verfahren die Rheinbrücke Maxau im Zuge der B 10 bei Karlsruhe so zu verstärken, dass sie weitere 40 Jahre dem Verkehr zur Verfügung stehen kann. „Wir schauen daher sehr gespannt auf die Maßnahme hier in Beimerstetten“, sagte die Staatssekretärin.

Die Rheinbrücke Maxau, die im Jahr 1966 dem Verkehr übergeben wurde, wird an Werktagen von rund 80.000 Fahrzeugen genutzt und stellt eine für die PAMINA-Region außerordentlich wichtige Rheinquerung dar. Die hohe Verkehrsbelastung erfordert mittelfristig eine Ertüchtigung des Stahlbauwerks. Besonders relevant ist in diesem Zusammenhang die so genannte „orthotrope Fahrbahnplatte“, eine dünne Stahlplatte mit einer Stärke von lediglich 12 mm. Das Land hat deshalb Überlegungen angestellt, wie die Verstärkung der Fahrbahnplatte am besten erfolgen kann und ist dabei auf das so genannte UHPC-Verfahren gestoßen. Bei diesem Verfahren wird die Stahl-Fahrbahnplatte durch eine dünne Schicht aus faserbewehrtem ultrahochfestem Beton verstärkt. Dieses Verfahren ist schon mehrfach in den Niederlanden, noch nie aber in Deutschland angewandt worden. Deshalb sollte es vor dem Einsatz an einer Großbrücke im Rahmen einer kleineren Instandsetzungsmaßnahme pilothaft angewandt werden.

Die Bahnbrücke in Beimerstetten im Zuge der L 1239 hat sich als Pilotprojekt angeboten, da hier ohnehin eine Instandsetzungsmaßnahme geplant war und das Bauwerk im Alter und seiner Konstruktion mit der Rheinbrücke Maxau vergleichbar ist. Zudem können an der Bahnbrücke Beimerstetten vergleichbare Randbedingungen zur Bauabwicklung simuliert werden, so dass eine gute Übertragbarkeit der Erkenntnisse und Erfahrungen auf die spätere Anwendung an der Rheinbrücke Maxau sichergestellt ist.

Die Staatssekretärin dankte in diesem Zusammenhang auch dem Bund, der eine Beteiligung an den Mehrkosten dieser Landesstraßenmaßnahme, die durch den Pilotcharakter der Maßnahme entstehen,

Verfahrens sei, dass der ultrahochfeste Beton abdichtende und tragende Funktion zugleich übernehme, wodurch sich erhebliche Gewichtsvorteile ergeben. „Mit Blick auf die Ertüchtigung der Rheinbrücke Maxau hat das UHPC-Verfahren den Vorteil, dass für die bauliche Abwicklung lediglich eine halbseitige Sperrung der Rheinbrücke über einen Zeitraum von 9 Monaten sowie 12 – 16 ganztägige Vollsperrungen an Wochenenden erforderlich würden“, so Splett weiter. Alle anderen Ertüchtigungsvarianten wären mit deutlich größeren Verkehrsbeeinträchtigungen bis hin zur mehrmonatigen Vollsperrung dieser wichtigen Verkehrsachse verbunden.

Staatssekretärin Splett dankte in diesem Zusammenhang allen Projektbeteiligten, die durch ihr Fachwissen dazu beitragen, dass ein innovatives Instandsetzungsverfahren im Stahlbrückenbau in Deutschland zur Ausführungsreife gebracht wird.

## Ergänzende Informationen zur Bahnbrücke Beimerstetten:

### Daten zum Bauwerk:

- Gesamtlänge Überbau: 41,00 m
- Breite zwischen den Gesimsen: 11,0 m
- Baujahr: 1963
- Brückenklasse: 60
- Verkehrsbelastung DTV (Zählung 2010): rd. 3800 Kfz/24h
- SV-Anteil: 1,7%

### Bauablauf:

- Baubeginn Baustelle: 26. KW 2014
- Einbau des hochfesten Beton, 1. Abschnitt: 23.09.2014
- Einbau des hochfesten Beton, 2. Abschnitt: 28.10.2014
- Fertigstellung geplant: Ende November 2014

### Kosten:

- Gesamtbaukosten: rd. 885.000 Euro