



Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

📅 19.06.2012

VERKEHR

Splett und Kressl besichtigen die Instandsetzungsarbeiten an der Rheinbrücke Maxau

Im Rahmen einer Baustellenbesichtigung haben sich die Staatssekretärin im baden-württembergischen Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Gisela Splett MdL, und die Regierungspräsidentin des Regierungsbezirks Karlsruhe, Nicolette Kressl, über den Fortgang der laufenden Bauarbeiten zur Instandsetzung der Rheinbrücke Maxau im Zuge der Bundesstraße 10 bei Karlsruhe informiert.

Hierbei stellte Staatssekretärin Splett klar: „Die sichere und zügige Abwicklung der jetzt durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen und eine umfassende Information der betroffenen Pendler und Pendlerinnen hat höchste Priorität. Diese Maßnahmen sind auch Teil eines von der länderübergreifenden Arbeitsgruppe ‚leistungsfähige Rheinquerung‘ im Nachgang zum Faktencheck identifizierten und abzuarbeitenden Arbeitspaketes.“ Die Arbeitsgruppe hatte zudem auch eine gutachterliche Begleitung des Staugeschehens während der laufenden Arbeiten beauftragt, um für künftige Sanierungsmaßnahmen an der Rheinbrücke Maxau zielgerichtete Mobilitätsmaßnahmen definieren zu können, so Splett weiter.

Sie zeigte Verständnis für die Notwendigkeit der Arbeiten. Gleichzeitig bat sie das Regierungspräsidium Karlsruhe darum, alle Optimierungspotentiale, die sich während der Bauzeit ergeben, zu nutzen, um die Dauer der Verkehrsbeeinträchtigungen auf ein Minimalmaß zu reduzieren. „Keine Verkehrsteilnehmerin und kein Verkehrsteilnehmer darf länger im Stau stehen, als dies vom Bauablauf her unbedingt notwendig ist“, so Splett.

Regierungspräsidentin Kressl wies in diesem Zusammenhang auf bereits erfolgte begleitende Maßnahmen ihres Hauses hin, die darauf ausgerichtet waren, die Öffentlichkeit sowie die betroffenen Firmen frühzeitig über die anstehenden Bauarbeiten und alternative Mobilitätsmöglichkeiten zu informieren. „Sollten sich während des Bauablaufes Optimierungsmöglichkeiten ergeben, so werden diese selbstverständlich umgesetzt, um die Verkehrsbeeinträchtigung so gering wie möglich zu halten“, so die Regierungspräsidentin.

Fahrbahnübergänge immer reparaturanfälliger wurden und kleinere Schadensfälle in der Vergangenheit wiederholt zu Verkehrsbeeinträchtigungen auf der B 10 geführt haben. Um die Verfügbarkeit der Rheinbrücke Maxau für den Verkehr dauerhaft zu sichern, konnte der Austausch der Fahrbahnübergangskonstruktionen nicht mehr weiter hinausgeschoben werden“, erklärte Regierungspräsidentin Kressl. Um den Verkehr während der Maßnahme dauerhaft aufrecht zu erhalten, würden die beiden Übergangskonstruktionen auf beiden Rheinseiten je zur Hälfte auf einer Richtungsfahrbahn ausgebaut und ausgetauscht, so dass auf der jeweils anderen Richtungsfahrbahn der Verkehr mit zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung aufrecht erhalten werden kann. Zum Schluss würden die beiden Hälften der Übergangskonstruktionen dann im Mittelstreifen zusammengeschweißt.

Die zuständigen Ingenieure im Regierungspräsidium Karlsruhe führten aus, dass parallel zum Austausch der Übergangskonstruktionen auch der Deckanstrich des Korrosionsschutzsystems an den für die Rheinbrücke Maxau so charakteristischen Schrägseilen erneuert werde. Nur so könne verhindert werden, dass die Seile rosten und gegebenenfalls frühzeitig unter sehr hohem Aufwand ausgetauscht werden müssten. Diese Arbeiten, die seit Baubeginn laufen, seien leider mit sehr viel Handarbeit verbunden und stark witterungsabhängig. Zum Abschluss der Arbeiten würden die Seile durch die Materialprüfanstalt der Universität Stuttgart in einer Art „Brücken-TÜV“ eingehend geprüft und freigegeben. Alle diese Arbeiten sollen bis 30. September 2012 abgeschlossen sein.

Die Kosten für die Instandsetzungsmaßnahme liegen bei rund 1,2 Millionen Euro.

Fahrbahnübergänge

Körper dehnen sich bei zunehmender Temperatur aus und ziehen sich bei abnehmender Temperatur zusammen. Dieser physikalische Zusammenhang gilt auch für Brücken: sie ändern infolge der unterschiedlichen Außentemperaturen ebenfalls ihre Länge. Hinzu kommen Längenänderungen infolge anderer Belastungszustände wie zum Beispiel der Verkehrsbelastung auf der Brücke. Im Ergebnis ergibt sich ein mehr oder weniger großer Spalt zwischen der Fahrbahnplatte der Brücke und der Fahrbahn auf festem Untergrund.

Um diesen Spalt zu überbrücken, müssen bei Brücken mit einer Länge von über 30 Meter so genannte Fahrbahnübergangskonstruktionen eingebaut werden, die sich auseinander und zusammenschieben lassen. Die Größe der Konstruktionen ergibt sich dabei in Abhängigkeit der Länge des Bauwerks. So beträgt der maximale Dehnweg der Fahrbahnübergangskonstruktionen bei der Rheinbrücke Maxau auf badischer Seite 240 mm und auf pfälzischer Seite 320 mm.

Die Fahrbahnübergangskonstruktionen zählen zu den am höchst belasteten Bauteilen einer Brücke. Ihre Lebensdauer ist daher begrenzt.

Quelle:

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

