

## RUNDSCHREIBEN Februar 2017

### 1. Der nächste Stammtisch – die Mitgliederversammlung

findet am **14. Februar 2017** um 18.00 Uhr im Restaurant „Zum Stiefel“ statt.

Die offizielle Einladung zur Mitgliederversammlung haben Sie als separates Schreiben erhalten.

### 2. Bericht zum Stammtisch vom 10. Januar 2017

Der **Landesbetrieb für Straßenbau** war durch die Sperrung der Fechinger Talbrücke extrem in die Kritik geraten, die Medien sprachen von „Katastrophenszenario“, zahlreiche Beiträge von „Fachidioten“ wurden verbreitet, die Behörde wurde durch in den sozialen Netzwerken durch den „Kakao gezogen“.

Der Vortrag von Herrn Hoppstädter und Herrn Nauerz sollte auch dazu dienen, für Richtigstellung der Vorgänge zu sorgen und die Sichtweise des LfS darzustellen.

Herr Hoppstädter erläuterte die Aufgaben des LfS:

Der LfS ist für Bauwerke wie Brücken, Stützbauwerke, Stützwände, Signal- und Verkehrsanlagen, den Tunnel Pelling Berg und sonstige, wie Pumpenhäuser o.ä. zuständig, außerdem für Straßen wie BAB, Bundes-, Landstraßen, Geh- und Radwege auf freier Strecke.

Im Schnitt wird im Jahr an 32 Wochenenden gearbeitet. Bei den vielen Einzelbaustellen ist Rücksicht auf Anwohner oder geplante Veranstaltungen zu nehmen, die Politik und die Bürger tun ihren Unmut schnell kund, wenn etwas nicht so läuft, wie gewünscht.

Das Budget für die Erhaltung von Bundesfernstraßen ist kontinuierlich am Steigen, waren es 2011 noch etwa 35 Mio €, 2017 73,6 Mio € wird für 2019 mit etwa 108,3 Mio € gerechnet.

Die Erhaltung von Landstraßen ist „notorisch“ unterfinanziert, es fehlen jährlich ca. 10 Mio €, pro Jahr stehen etwa 15-16 Mio € zur Verfügung. Investitionen wären an dieser Stelle dringend notwendig, zumal die Entwicklung des Straßenverkehrs mit der Zunahme des Güterverkehrs und somit die Belastung der Brücken immer mehr steigt.

Die an manchen Brücken installierten Wiegesysteme zeigen, dass viele LKW überladen sind, es gibt jedoch zu wenige Kontrollen. Der Zustand der Bundesfern- und der Landstraßen ist sehr marode. Dementgegen zeigen die Zustandsnoten der Brückenbauwerke, dass sich die meisten in einem relativ guten Zustand befinden, nur der Zustand einiger weniger BW ist als schlecht zu bezeichnen.

Die Illtalbrücke, bekannt als „Fledermausbrücke“, überquert eine Bahnlinie und ein Gewässer, wo sich ein FFH (Fauna-Flora-Habitat) und Landschaftsschutzgebiet befindet.

Das „Große Mausohr“ ist gemäß dem Bundesnaturschutzgesetz eine besonders zu schützende Art, das Ausweichquartier, welches in der Öffentlichkeit verspottet und kritisiert wurde, musste gebaut werden. Die Fledermäuse haben es bereits einmal angenommen und werden dies voraussichtlich wieder tun, wenn die alte Brücke entfernt wird.

Bei dem Verfahren zur Brückensanierung waren viele Beteiligte einzubinden: DB AG, Bundeswehr, Telekom, Kabel DT, energis, VGS, Nabu, Landwirtschaftskammer, IHK, SDW, Naturschutzbehörden, LUA, LVermGeo, MWA EV, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, LfS und die EU. Baubeginn für die neue Brücke ist im Februar 2017.

Herrn Hoppstädters Fazit: In der Kommunikation könnte und sollte vieles verbessert werden, weniger „Kirchturmdenken“ täte gut, die Effizienz der öffentlichen Verwaltung könnte durch vielerlei Maßnahmen gesteigert werden, trotz Sparzwängen und Schuldenbremse.

Herrn Nauerz' Bericht hatte das Thema „Die Notwendigkeit und Strategie der Brückenertüchtigung“. Viele Brücken sind 50 bis 70 Jahre alt, seit damals haben sich die Brückenklassen, die zulässigen Gewichte und Normierungen geändert und weiter entwickelt. Seit 1980 spielen die Temperaturen eine Rolle, es werden Alter, Zustand, Spannungsrisskurven, die gestiegene Belastung durch den Straßenverkehr und vieles weitere bei der Betrachtung berücksichtigt.

Seit 2010 wird jedes Brückenbauwerk nachgerechnet. Die BASt-Liste der Bundesanstalt für Straßenwesen wird zur Priorisierung der Nachrechnungen herangezogen, dabei werden Alter, Konstruktionsart, Stützweite und andere Risikofaktoren berücksichtigt. Es sind 42 Brückenbauwerke auf BAB und 17 auf Bundesstraßen nachzurechnen, wobei jede Richtungsfahrbahn ein BW darstellt.

Einige Brücken sind bereits verstärkt worden, einige zur Zeit in Erneuerung, andere in Planung für 2018. Zunächst werden die BW auf den prioritären Strecken nachgerechnet und behandelt, z. B. die Nord-Süd-Achse die A1, die A8 Richtung Luxembourg, die A6 mit unter anderen der Fechinger Talbrücke. Die BW auf der A 623 werden wegen kurzer Stützweiten als unproblematisch angesehen. In Folge werden die BW auf den Bundes- und dann den Landstraßen nachgerechnet, diese Maßnahme wird derzeit vorbereitet, wegen geringer Belastung sind sie nicht zeitkritisch. Der Zeithorizont alle Brückenbauwerke nachzurechnen beträgt 10 Jahre.

In den Medien wurde zum „Aufregerthema Fechinger Talbrücke“ vieles falsch dargestellt, daher bemüht sich der LfS um Aufklärungsarbeit. Die „FT“ wurde 1961 gebaut. Sie ist sechsfeldrig und hat einen einteiligen Überbau, zwei Stahllängsträger, alle 2,5 Fachwerkträger im Verbund mit längs- und quer vorgespannten, 22 cm dicken Betonfahrbahnplatten. Die bis zu 38 m hohen Stahlpendelstützen haben einen Querschnitt von 1,5 x 1,5 m, ihre Waddicken betragen zwischen 10 – 24 mm mit Verstärkungslamellen, die Pendelstützen sind auf Kugeln gelagert.

2008 gab es eine Einstufungsberechnung in die Brückenklasse 60/30, der Überbau musste verstärkt werden, die Stützen und Widerlager wurden als unproblematisch angesehen.

2010 wurde die Brücke auf der BASt-Liste auf Platz 40 von 42 Stück eingestuft.

**Hintergrundinformation: die meisten anderen Brücken im Saarland sind Spannbetonbrücken, die Fechinger Talbrücke hingegen eine Verbundbrücke.**

2011 wurde die FT auf der „Verbundbrückenliste“ von Stufe 4 auf 8 eingestuft, es gab keinerlei Beanstandungen wie Beulen, Dellen oder Abplatzungen, alles war „OK“.

2012 wurde mit dem MWA EV vereinbart, dass die FT irgendwann neu gebaut werden müsse. Im April 2015 wurde ein Ingenieurbüro beauftragt, die FT zu überprüfen. Im Dezember 2015 wurde bekannt, dass es ein Problem mit den Stützen gibt, das Knickstabähnliches Verhalten. Dieses Phänomen trat beim Brückeneinsturz der Koblenzer Südbrücke 1971 auf. Es bedeutet ein mögliches schlagartiges Versagen der gesamten Stützen – Konsequenz: die Seitenstreifen wurden gesperrt, es wurde ein Überholverbot für LKW und eine Abstandsregelung eingeführt. Ein zweites Ingenieurbüro wurde beauftragt, die Aussage des ersten Büros zu überprüfen, dieses bestätigte, dass die erforderlichen Sicherheiten gegen Stabilitätsversagen deutlich unterschritten seien – Konsequenz : am 24.03.2016 –

Gründonnerstag – wurde die Vollsperrung veranlasst.

Ziel war es, im Einvernehmen mit dem MWA EV, eine schnellstmögliche Öffnung für PKW ab Pfingsten und für LKW bis Ende 2016 zu erreichen, beide Ziele wurden eingehalten bzw. unterschritten, LKW konnten bereits wieder ab dem 31.10.2016 über die Brücke fahren.

Die Maßnahmen, die in einem sehr kurzen Zeitrahmen stattfanden, um die Brücke zu entlasten, waren Erleichterung des BW um 1,900 t Last, Entfernen von 740 t Asphalt, Abbruch der Mittelkappe und der Außenkappen um jeweils 430 t, Laserscans der Stützenverstärkung in 57 Feldern, Einbau von Doppelwinkeln in jede Stütze – in einen engen, bis zu 50 ° C heißen Raum im Sommer – Einrichten einer Wiegeeinrichtung für PKW-Freigabe. Für die LKW-Freigabe mussten weitere Maßnahmen ergriffen werden, an allen Feldern weitere Verstärkungen und zusätzliche Schotten an 22 Feldern. Insgesamt wurden 1.600 t an Gewicht reduziert, 840 Doppelwinkel mit 20.000 Passschrauben eingebaut, 22 Querschotte, 130 t Stahl. Die Baufirma hat unglaubliches geleistet, sie hat etwa 21.000 Stunden lang gearbeitet, die Gesamtkosten betragen ca. 12 Mio €, die Brücke hält somit noch 20 Jahre, die Planung für die neue Brücke läuft.

Das Phänomen des Knickstabähnlichen Versagens war nicht bekannt, die Sicherheit hatte Vorrang.

Herr Tobien merkte an, dass die schlanke und elegante Konstruktion der Fechinger Talbrücke eine „saarländische Erfindung“ war, sie wurde von saarländischen Ingenieuren konzipiert.

Die Schriftführerin haftet für mögliche inkorrekte technische Angaben.

Nach den Vorträgen entspann sich eine lebhafte Diskussion zum Thema, es waren zahlreiche AIV-Mitglieder und Gäste anwesend.

Weitere Informationen zum Thema finden sich im Internet unter [www.saarland.de](http://www.saarland.de) und auf anderen Seiten.

### **3. Der übernächste Stammtisch**

findet am 14. März statt.

Herr Dipl.-Ing. Christian Hoffmann und Herr Valentin, GMP Aachen stellen den Umbau des Ludwigsparkstadions in Saarbrücken vor.

### **4. Wir wiederholen ein letztes Mal unsere Bitte an alle Mitglieder, die das Rundschreiben per Post erhalten**

Wir möchten gerne den bürokratischen Aufwand reduzieren und deshalb den Rundbrief in Zukunft weitestgehend per E-Mail versenden.

Deswegen bitten wir die Mitglieder, welche das Rundschreiben postalisch erhalten, um Mitteilung ihrer E-Mail-Adresse, falls vorhanden (an: [mail@aiv-saar.de](mailto:mail@aiv-saar.de)). Erhalten wir keine E-Mail-Adresse, bekommen diese Mitglieder den Rundbrief wie gewohnt auf dem Postweg zugeschickt. Vielen Dank für die Mithilfe im Voraus.

### **5. Hinweise und Empfehlungen**

Weitere Termine und Ankündigungen finden wie immer Sie auf: [www.aiv-saar.de](http://www.aiv-saar.de)

Glück auf!

Anne Lutz, Schriftführerin