

Fachtag Brückenbau in Bonn-Beuel
Stahlbrücken im Wandel der Zeit – Bauen im Bestand



Herzlich Willkommen
 © K.-H. Isselmann/
 Donges Steeltec GmbH

Es ist gute Tradition, dass die DSTV-Fachgemeinschaft Brückenbau diesen Fachtag alle zwei Jahre mit einem aktuellen Thema gestaltet. Diesmal war es das Thema »Stahlbrücken im Wandel der Zeit – Bauen im Bestand«. Über 150 Fachleute aus den öffentlichen Straßenbauverwaltungen, der Ministerien, Tragwerksplaner, Prüfengeure sowie aus Forschung und Entwicklung und der Stahlbauunternehmen waren in das Brückenforum gekommen.

Der Deutsche Stahlbau-Verband DSTV und >>bauforumstahl haben die Veranstaltung organisiert. Die Mitglieder der Fachgemeinschaft Brückenbau hatten sich auch 2009 dankenswerterweise an der Finanzierung der für Teilnehmer traditionell kostenlosen Tagung maßgebend beteiligt.

Die Fachgemeinschaft Brückenbau wählte diesen Veranstaltungsort neben der Bonner Kennedybrücke, da diese ein klassisches Beispiel für die Sanierung, Erweiterung und Ertüchtigung des Bestandes unter Aufrechterhaltung des Verkehrs bietet. Nach dreijähriger Bauzeit wird die Brücke im April 2010 insgesamt 8,80 m breiter, dann 26,80 m, tragfähiger und komplett saniert sein. Fußgänger und Radler haben mit 4,30 m auf jeder Seite wesentlich mehr Platz, die Straßenbahn erhält einen eigenen Bahnkörper und der Individualverkehr pro Richtung eine überbreite Fahrspur von 4,75 m. Ca. 40 Mio. € investiert die Stadt Bonn.

Mit der Begrüßung geben Dr.-Ing. Michael Pfeiffer, Vorsitz der Fachgemeinschaft Brückenbau und Geschäftsführer der Eiffel Deutschland Stahltechnologie GmbH, und Dr.-Ing. Volkmar Bergmann, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Stahlbau-Verbands DSTV, einen Überblick über die Arbeit der Fachgemeinschaft, in ein Netzwerk von Experten, die sich auf allen Gebieten des Brückenbaus, in der Forschung und Entwicklung, in der nationalen und internationalen Normungs- und Richtlinienarbeit, in den Verwaltungen der öffentlichen Hand, in den Ministerien und in den ausführenden Unternehmen selbst, sowohl national im DSTV, im DAST, im DIN, international in der EKS und europäisch im CEN engagieren, und wünschen sich, dass diese Aktivitäten, von denen die gesamte Branche profitiert, dann auch von der gesamten Branche aktiv unterstützt werde.

Peter Finger, Bürgermeister der Stadt Bonn, überbringt die Grüße der Stadt und gibt einen umfassenden, sehr humorvollen Überblick über die Geschichte der Bonner Kennedybrücke, die zu ihrer Errichtung 1896–1898 schon zu mancher nicht immer ernst zu nehmenden Auseinandersetzung zwischen Bonn und Beuel führte.

Die Vortragsreihe begann mit dem Thema: »Ertüchtigung bestehender Straßenbrücken – Eine wichtige Zukunftsaufgabe«, zu dem MinRat Dipl.-Ing. Joachim Naumann, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Bonn, referierte. Er geht auf die enorme Zunahme des Straßen- und Güterverkehrs ein und beschreibt die Schädigungen der vor 1980 gebauten Bundesfernstraßenbrücken. Die großen Talbrücken hätten zwar, bezogen auf die Menge, nur einen Anteil von 7%, wiesen jedoch einen Flächenanteil von über 50% auf, seien zu ca. 85% in



Dr.-Ing. Michael Pfeiffer, Eiffel
 Deutschland Stahltechnologie
 © K.-H. Isselmann/
 Donges Steeltec GmbH



Peter Finger, Bürgermeister Stadt
 Bonn
 © K.-H. Isselmann/
 Donges Steeltec GmbH



MinRat Dipl.-Ing. Joachim Naumann,
 BMVBS
 © K.-H. Isselmann/
 Donges Steeltec GmbH



Dr.-Ing. Eckart Koch, DB AG
 © K.-H. Isselmann/
 Donges Steeltec GmbH

Brückenklasse 60 einzuordnen und der durchschnittliche Zustand sei deutlich schlechter. Er beschreibt die Schädigungen des Brückenbestandes und die Notwendigkeit der Klärung, mit welchen Lastniveaus zukünftig die neuen Brückenbauwerke bemessen und auf welches Lastniveau der Bestand ertüchtigt werden soll. Forschungsvorhaben zum Schwerverkehr und neue Verkehrslastmodelle seien erforderlich, um in die »Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken« einzufließen. Die Bewältigung dieser Aufgaben sei eine wichtige Voraussetzung und eine hochinteressante und wichtige Zukunftsaufgabe, um die Verkehrsinfrastruktur zukunftsfähig zu machen.

Prof. Dr.-Ing. Karsten Geißler, Technische Universität Berlin widmet sich dem Thema »Sanierung und Ertüchtigung der Kölner Rheinbrücken«. Die Hauptverkehrsadern der Stadt Köln seien die Severinsbrücke, die Deutzer Brücke, die Zoobrücke und die Mülheimer Brücke mit ca. 40–60 Jahren. Aufgrund der zunehmenden Verkehrsbelastung durch Schwertransporte ergäben sich Fragen zu deren Dauerhaftigkeit, deren Nachrechnungen und Überlegungen zu Sanierung, Ertüchtigung und Ersatz, und er beschreibt die Vorgehensweise und die Bewertung der Bauwerksprüfungen. Erfreulich stellt er fest: Stahlbrücken sind einfacher zu verstärken!

Zu »Brückenbauplanung der Deutschen Bahn AG« referiert Dr.-Ing. Eckart Koch, Deutsche Bahn AG Frankfurt. Das Streckennetz der Deutschen Bahn AG habe eine Gesamtlänge von ca. 34.000km und einen Bestand von ca. 163.000 Ingenieurbauwerken. Teil dieser Infrastruktur sei

eine große Zahl von Eisenbahnbrücken, die ihre rechnerische Lebensdauer erreicht hätten und in den nächsten Jahren, zumeist im innerstädtischen Bereich, zu ersetzen seien. Dr. Koch berichtet auch, dass die Deutsche Bahn AG, eine besondere baukulturelle Verpflichtung sehend,



Dr.-Ing. Christiane Butz, Maurer Söhne
© K.-H. Isselmann/Donges Steeltec GmbH



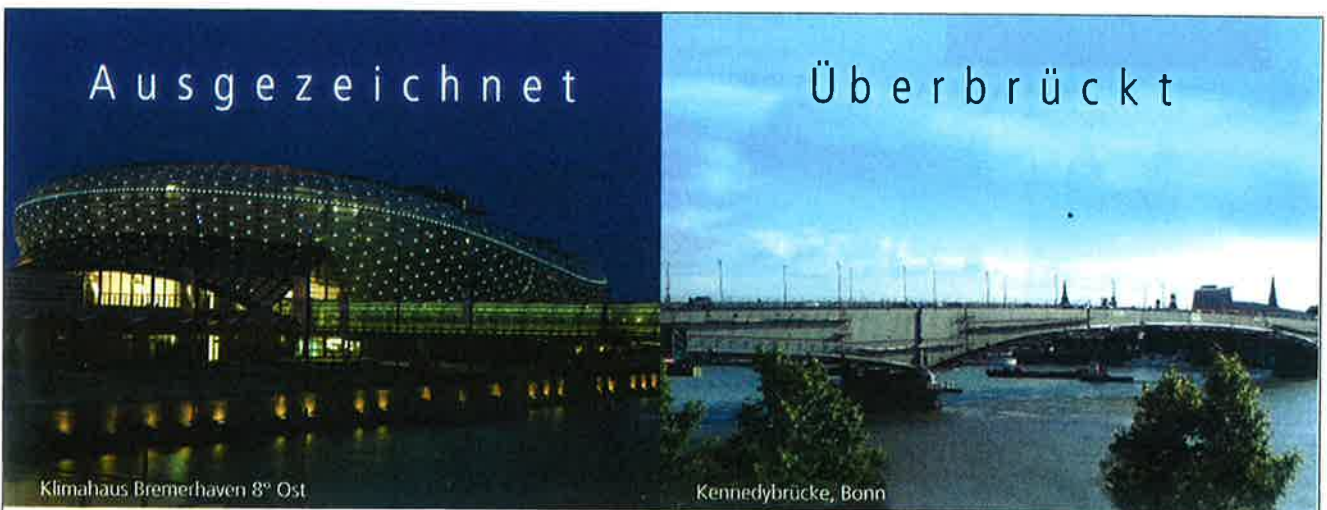
Prof. Dr.-Ing. Karsten Geißler, TU Berlin
© K.-H. Isselmann/Donges Steeltec GmbH



Dipl.-Ing. Uwe Heiland,
Eiffel Deutschland Stahltechnologie
© K.-H. Isselmann/Donges Steeltec GmbH



Dipl.-Ing. Bernhard Hauke, PhD, >>>bauforumstahl
© K.-H. Isselmann/Donges Steeltec GmbH



Klimahaus Bremerhaven 8° Ost

Kennedybrücke, Bonn

Eiffel Deutschland Stahltechnologie GmbH - Hackethalstraße 4 - D-30179 Hannover - Tel. 0511 6799-101 - www.eiffel.de

**EIFFEL DEUTSCHLAND
STAHLTECHNOLOGIE**



Regel Austausch in den Pausen
© K.-H. Isselmann/Donges Steeltec GmbH



MinRat Dipl.-Ing. Joachim Naumann, Dipl.-Ing. Bernhard Hauke, Peter Finger, Dr.-Ing. Volkmar Bergmann (v.l.n.r.)
© K.-H. Isselmann/Donges Steeltec GmbH



Dr.-Ing. Dieter Reitz vor Stand von MCE
© K.-H. Isselmann/Donges Steeltec GmbH

einen Brückenbeirat ins Leben rief mit dem Ziel, ein Optimum aus Wirtschaftlichkeit, Gestaltung und Funktionalität zu erreichen.

Dem Thema »Austausch und Sanierung von Brückenlagern und Fahrbahnübergängen« widmet sich Dr.-Ing. Christiane Butz, Maurer Söhne GmbH & Co. KG München. Sie geht auf die z. T. schlechten Zustände der Lagerkonstruktionen des Brückenbestandes durch Korrosion, lasche Wartung und mangelhafte Zugänglichkeit – siehe Kennedybrücke – und auf die innovative Entwicklung der Lagerkonstruktionen, auf die Verbesserung der Dauerfestigkeit, der Zugänglichkeit, der Wartungsfähigkeit, des Austausches, der Materialqualitäten, der Qualitätsstandards und des Korrosionsschutzes ein und darauf, dass Maurer Söhne GmbH & Co. KG mit der Entwicklung spezieller lärmindernder Übergänge der Zukunft erfolgreich Rechnung getragen habe.

Für die nachmittägliche Exkursion zur Kennedybrücke erläutert Dipl.-Ing. Uwe Heiland, Geschäftsführer der Eiffel Deutschland Stahltechnologie GmbH Hannover, mit dem Thema »Fer-

tigung, Logistik, De- und Montage der Bonner Kennedybrücke« die Fertigung, den Bauablauf und detailliert die einzelnen Montagevorgänge der Kennedybrücke und den Zustand der Brücke, aber auch zum Montageablauf.

In den Schlussworten dankt Dipl.-Ing. Bernhard Hauke, PhD Geschäftsführer >>>bauforumstahl, den Referenten für ihre umfassend informativen Beiträge und geht auf die Bedeutung des nachhaltigen Bauens und darauf ein, dass sich auch der Stahlbrückenbau den Lösungen und zukünftigen Aufgaben des Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit stellen müsse.

Die Veranstaltung wurde auch wieder von einer besonderen Präsentation der Mitglieder der FG Brückenbau umrahmt, aber auch von Zulieferunternehmen, die ihre Produkte vorstellten. Die Kaffeepausen und das gemeinsame Mittagessen führten zu interessanten Gesprächen, Diskussionen und zu Anregungen. So lässt sich diese Plattform sicherlich bestens nutzen.

Dank der sehr informativen Führung der an dem Bau der Kennedybrücke Beteiligten konnten die Teilnehmer den enormen manuellen Monta-

geaufwand bei der Begehung erfassen. Damit fand die Veranstaltung einen gelungenen Abschluss, und den Teilnehmern wurden die Vorträge als CD zur Nachlese zur Verfügung gestellt. Und hier noch ein Zitat aus dem Bonner Generalanzeiger vom 22. August 2009 zum termingerechten Baufortschritt der Kennedybrücke: »Die Stahlbauer haben ihren Job getan und die Betonbauer müssen sich sputen.« So haben die Redakteure für unsere Bauweise auch endlich einmal eine Lanze gebrochen!

Volkmar Bergmann



Kennedybrücke in Bonn
© Stadt Bonn



Oberstromseitiger Überbau
© Eiffel Deutschland Stahltechnologie GmbH



Anhebekonstruktion als Ersatz für nicht nutzbare Pressenansatzpunkte
© Eiffel Deutschland Stahltechnologie GmbH



Örtliche Querträgerverstärkungen
© Eiffel Deutschland Stahltechnologie GmbH