

Mario Hörnig (BAW), Ulrich Schmelter (BAST), Meike Holtkämper (EBA)

Motivation

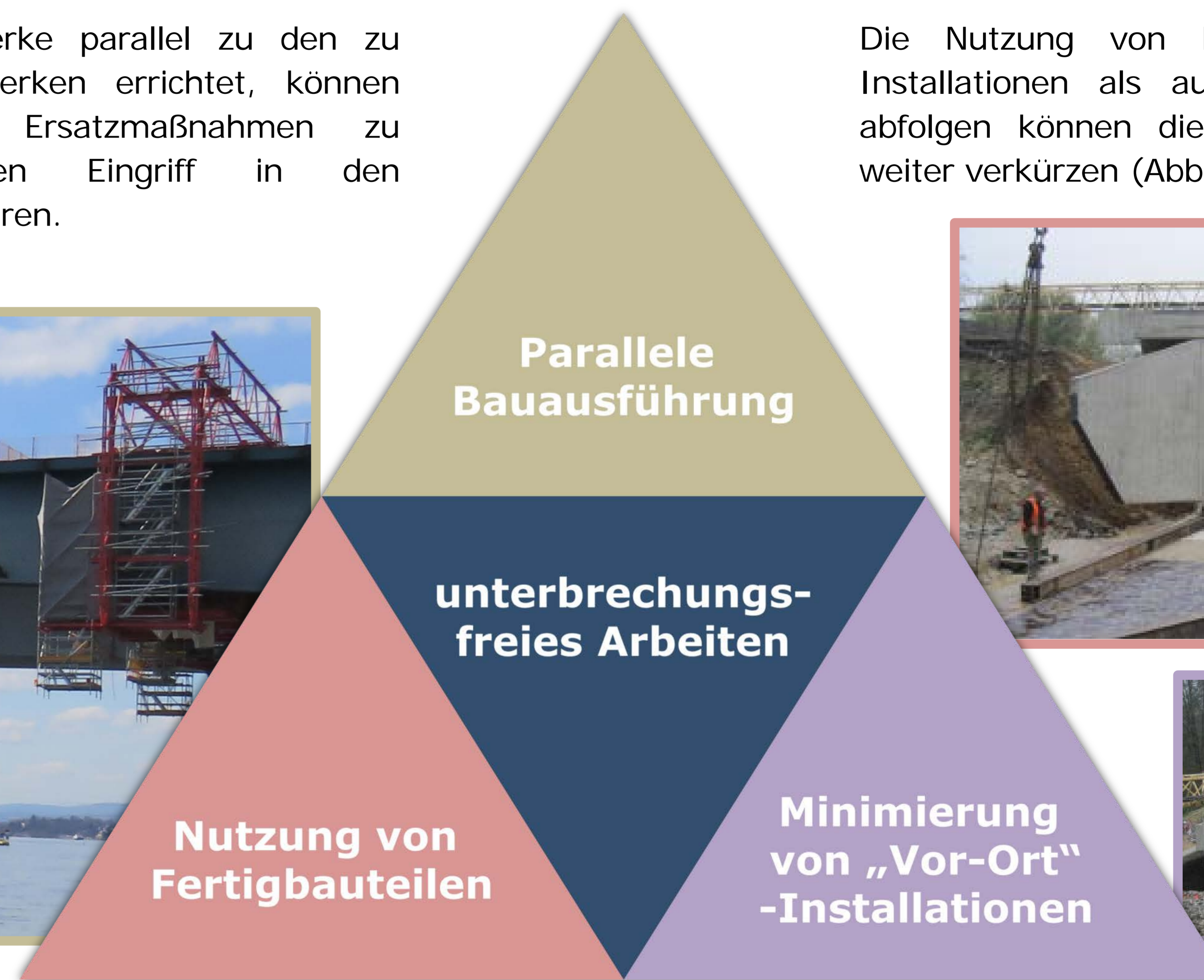
Bauwerke der Verkehrsinfrastruktur unterliegen über ihren Nutzungszeitraum Verschleiß und natürlicher Materialalterung. Verändern sich zudem noch ihre Anforderungen, muss ein moderner bzw. leistungsfähiger Neubau in Betracht gezogen werden (Abb. 1). Dabei gilt es, Störungen auf den Verkehrsbetrieb weitgehend zu vermeiden.



Abb. 1: Neubau im Rahmen des Ausbaus der Autobahn-Rheinbrücke Wiesbaden-Schierstein (Quelle: BAW)

Optimierung von Bauprozessen

Werden Neubauwerke parallel zu den zu ersetzenden Bauwerken errichtet, können verzögerungsfreie Ersatzmaßnahmen zu einem reduzierten Eingriff in den Verkehrsbetrieb führen.



Die Nutzung von Fertigbauteilen und Vor-Installationen als auch eng getakteter Bauabfolgen können die gesamte Bauausführung weiter verkürzen (Abb. 2).



Abb. 2: (oben und unten) Ver-
schub einer Vor-Ort erstellten
Eisenbahnbrücke durch Pressen in
die Endlage (Quelle: DB Netz AG,
Tristan Mölter)

Fazit

Durch die intensivierte Kommunikation der einzelnen Verkehrsträger im Rahmen des BMVI-Expertennetzwerks werden bestehende Maßnahmen zur Optimierung von Neubauprozessen als auch Instandhaltungsmaßnahmen bewertet und in andere Sparten gezielt weitergetragen. So sollen bestimmte Methoden, die die Häufigkeit von wiederkehrenden, verkehrsstörenden Baumaß-

nahmen reduzieren, erörtert werden. Zum Beispiel kann über spezifische Instandsetzungen, wie sie im Stahlwasserbau bereits üblich sind, die Lebenszeit eines Bauwerks erhöht werden (Abb. 3).

Somit wird die Nutzung gegenseitiger Erfahrungen die Verkehrsinfrastruktur längerfristig in Funktion halten.

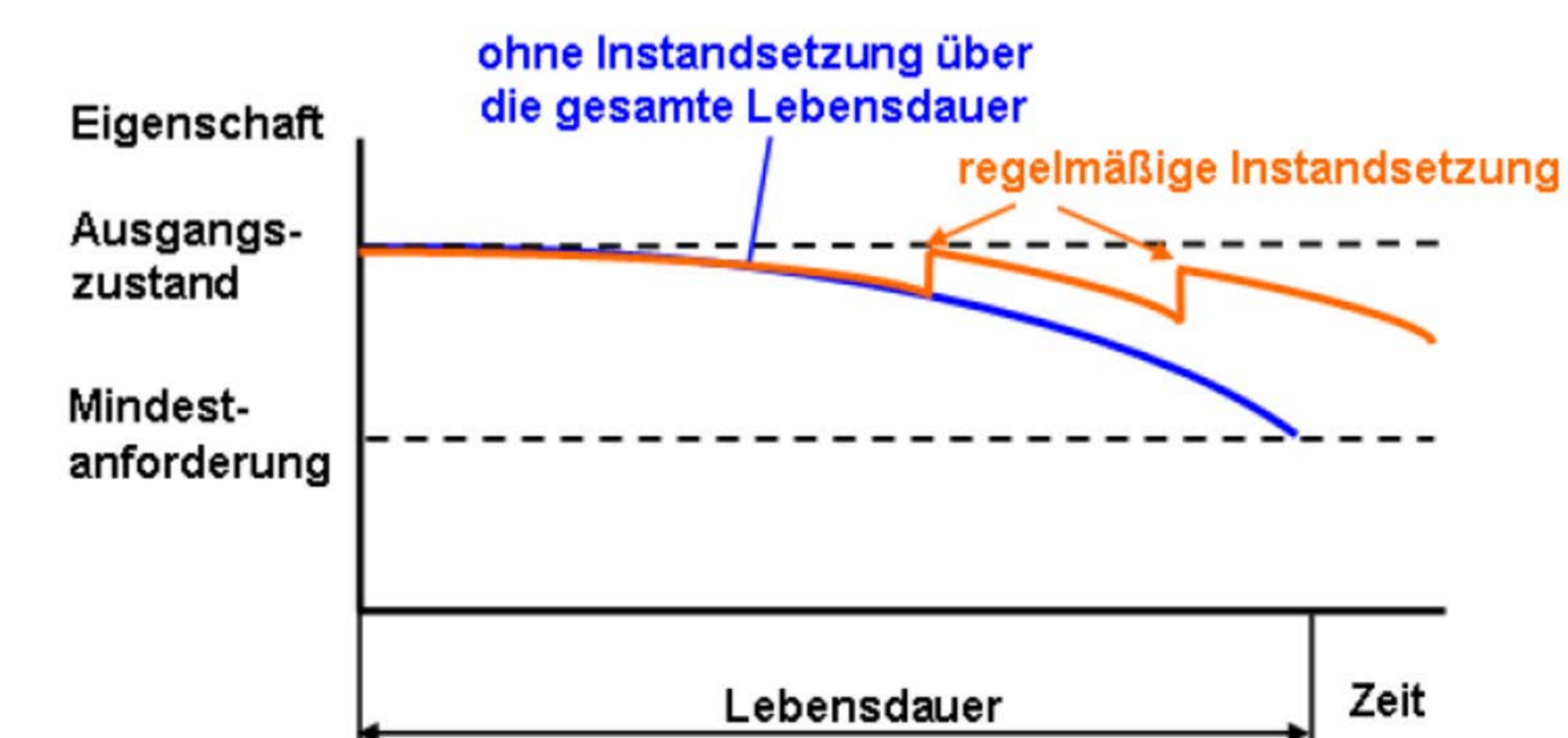


Abb. 3: Eigenschaftsbedingte Lebensdauer eines Bauwerks (Quelle: BAW)

Kontakt

Mario Hörnig, BAW
E-Mail: mario.hoernig@baw.de

