

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

## Motivation

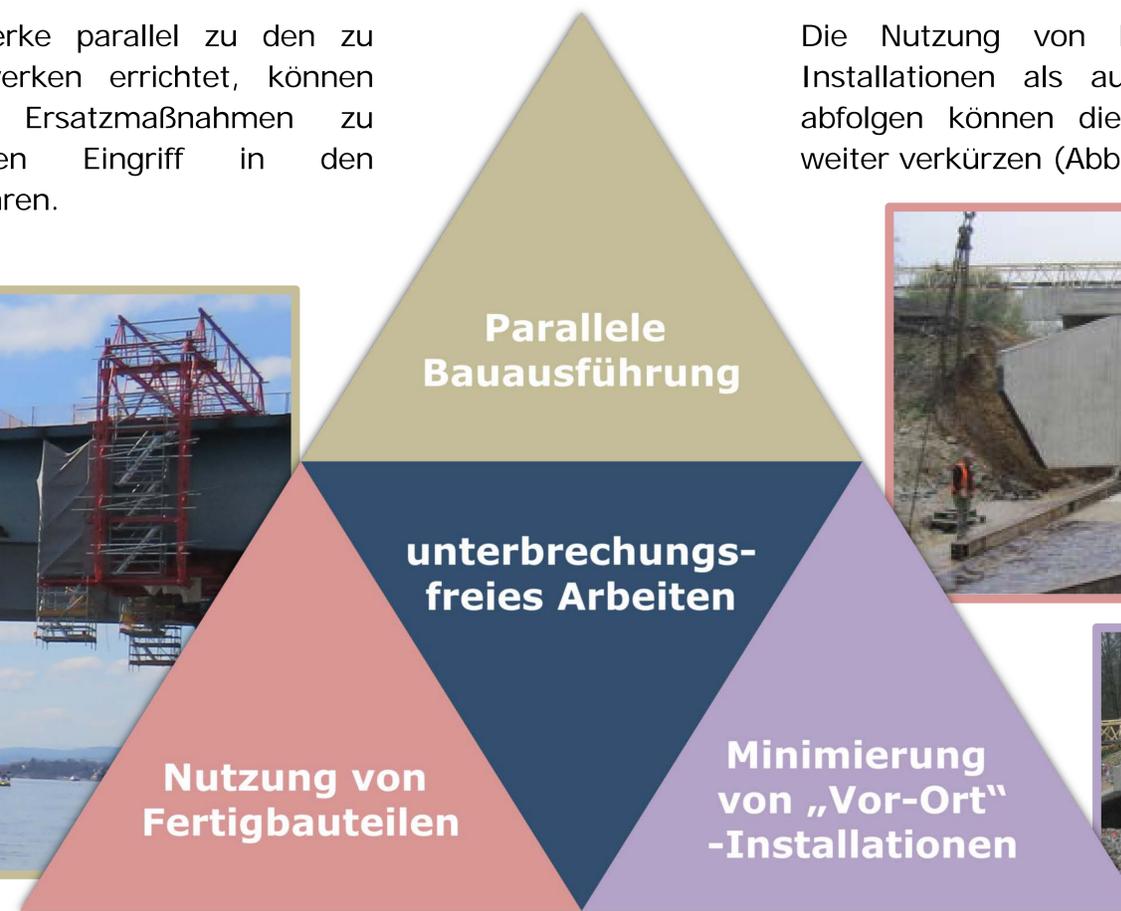
Bauwerke der Verkehrsinfrastruktur unterliegen über ihren Nutzungszeitraum Verschleiß und natürlicher Materialalterung. Verändern sich zudem noch ihre Anforderungen, muss ein moderner bzw. leistungsfähiger Neubau in Betracht gezogen werden (Abb. 1). Dabei gilt es, Störungen auf den Verkehrsbetrieb weitgehend 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 Neubau-  
prozessen als auch Instandhaltungs-  
maßnahmen bewertet und in andere Sparten  
gezielt weitergetragen. So sollen bestimmte  
Methoden, die die Häufigkeit von wieder-  
kehrenden, verkehrsstörenden Baumaß-

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

Somit wird die Nutzung gegenseitiger  
Erfahrungen die Verkehrsinfrastruktur länger-  
fristig in Funktion halten.

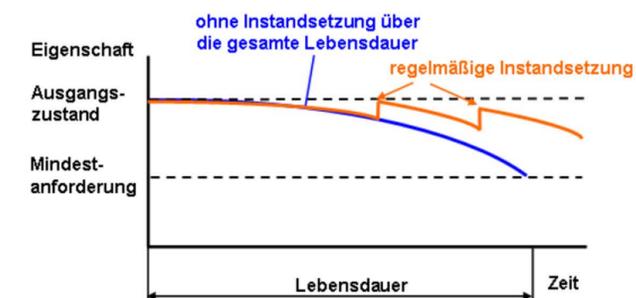


Abb. 3: Eigenschaftsbedingte Lebensdauer eines  
Bauwerks (Quelle: BAW)

## Kontakt

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

