

Eingestürztes Traggerüst beim Brückenneubau bei Werneck (Unterfranken)

Unfallursache wird derzeit ermittelt

München (20.06.2016). Nach dem Unfall am 15. Juni 2016 in Unterfranken an der A7 bei Werneck, bei dem das Traggerüst einer im Bau befindlichen Autobahnbrücke eingestürzt ist, sind Polizei und Fachleute mit der Ermittlung der Unfallursache beschäftigt.

„Die Gründe für das Unglück müssen genau aufgeklärt werden“, sagt Dr.-Ing. Heinrich Schroeter, Präsident der Bayerischen Ingenieurekammer-Bau. „Hier muss mit größter Sorgfalt vorgegangen werden“, so Schroeter weiter.

„Ganz wichtig ist es, sich klar zu machen, dass sich das Unglück auf einer Baustelle ereignet hat. Das ist eine völlig andere Situation als bei Brücken, die bereits in Betrieb genommen und für den Verkehr freigegeben sind. Es wäre daher falsch, aufgrund des Unglücks in Werneck Rückschlüsse auf die Sicherheit von in Betrieb befindlichen Brücken zu ziehen. Die Bevölkerung muss keine Angst haben“, stellt Dr. Schroeter klar.

Bauweise der Brücke in Werneck und eingesetzte Baustoffe

Der Neubau erfolgt, um zwei bestehende etwa 240 m lange Spannbetonbauwerke aus dem Jahr 1967 zu ersetzen. Nach Rückbau einer Richtungsfahrbahn im vergangenen Jahr wird derzeit das erste Ersatzbauwerk als zweistegiger Plattenbalken auf bodengestütztem Traggerüst feldweise (Regelstützweite 42 m) hergestellt.

Traggerüst und Betonieren

Bei der Errichtung von Brücken ist das Betonieren des Überbaus auf dem Lehr- bzw. Traggerüst ein sensibler Vorgang. Kammerpräsident Dr.-Ing. Heinrich Schroeter erklärt, worauf es dabei ankommt: Das Traggerüst trägt die Schalung, in der die Bewehrung verlegt und in die beim Betonieren der fließfähige Frischbeton eingebracht und verdichtet wird. Das Traggerüst muss für diesen Zustand sehr hohe Lasten aufnehmen – um wirtschaftlich zu sein ohne nennenswerte Reserven bei den Lastansätzen. Die dabei entstehenden Kräfte müssen sicher in den Baugrund

Sonja Amtmann
Pressereferentin

Schloßschmidstr. 3
80639 München
Telefon: 089 419434-27
Fax: 089 419434-20
E-Mail: s.amtmann@bayika.de
www.bayika.de

Diese Pressemitteilung ist auch im Internet abrufbar:
www.bayika.de > Presse

Veröffentlichung frei –
Belegexemplar erbeten.

abgeleitet werden. Denn erst wenn der Beton erhärtet ist, kann sich die Brücke selbst tragen.

Das Traggerüst ist eine nur temporär eingesetzte Konstruktion, die in der Regel aus wiederverwendbaren Bauteilen stets an die Gegebenheiten angepasst zusammengesetzt wird. Deswegen muss darauf geachtet werden, dass die einzelnen Bauteile nicht beschädigt und sämtliche später wieder lösbar Verbindungen korrekt ausgeführt sind. Auch die planmäßige Geometrie spielt eine große Rolle und muss genau überprüft werden. Zum Beispiel erzeugen unplanmäßige Verformungen oder Schiefstellungen von Trägern und Jochen zusätzliche horizontale Kräfte, die zum Versagen des Traggerüsts führen können.

Die Planung des Traggerüsts wird von einem Prüfingenieur geprüft. Nach der Errichtung überprüft der Prüfingenieur dessen ordnungsgemäße Bauausführung und erst, wenn er jedes Detail selbst in Augenschein genommen hat, gibt er das Traggerüst für das Betonieren des Überbaus frei. Wo im konkreten Fall die Ursache des Einsturzes lag, kann erst nach aufwändigen Untersuchungen festgestellt werden.

Grundsätze der Brückenprüfung / wiederkehrende Bauwerksprüfung

Für die Sicherheit von Brücken, die in Nutzung sind, wird durch regelmäßige Überprüfungen gesorgt. Ähnlich der Hauptuntersuchungen bei Kraftfahrzeugen gibt es, geregelt in der DIN 1076, auch für Brücken alle 6 Jahre eine handnahe Prüfung, nach 3 Jahren eine einfache Prüfung. Hierbei werden die Aspekte der Standsicherheit, der Dauerhaftigkeit und der Verkehrssicherheit bewertet und jeder einzelne Schaden in einem Prüfbericht dokumentiert. Als Ergebnis dieser Prüfung gibt eine Zustandsnote Auskunft über den kurz- und mittelfristigen Bedarf an Instandsetzungsarbeiten. Die Zustandsnoten und Prüfberichte des deutschen Fernstraßennetzes werden zentral in einer Datenbank gesammelt. Der hieraus ermittelte Investitionsbedarf dient den politischen Entscheidungsträgern als Grundlage für die Mittelbereitstellung. Durch das System der regelmäßigen Prüfung wird erreicht, dass nur solche Bauwerke unter Verkehr sind, für die auch die Sicherheit bestätigt werden kann.

Bildmaterial:

Bild-ID: Dr.-Ing. Heinrich Schroeter
Bildunterschrift: Dr.-Ing. Heinrich Schroeter, Präsident der
Bayerischen Ingenieurekammer-Bau
Bild: © Birgit Gleixner