

# Brohltalbrücke wurde 2011 – 2013 für 5,8 Millionen Euro saniert

*Erste Generalsanierung nach 40 Jahren Dauerbelastung*

Jochen Tarrach

Zwei Bauwerke sind es, die das Bild des Brohltales bei Niederzissen prägen: Die hohen Pfeiler der Brohltalbrücke und etwas kleiner der Bergfried der Burg Olbrück. Um 1100 erbaut, reckt sich der steinerne Turm der Burg seit Jahrhunderten in die einstmals schier unglaubliche Höhe von über 34 Meter. Und doch, stünde der steinerne Zeuge der Vergangenheit nicht auf einem Bergkegel, der ihm zusätzliche Größe verleiht, gegen die auf der anderen Seite von Niederzissen stehende moderne Stahlbetonbrücke der A 61 hätte er keine Chance.

55 Meter hoch sind ihre höchsten Betonpfeiler, die Gesamthöhe des Bauwerkes, Pfeiler und Fahrbantröge, beträgt 59 Meter und überragt damit den alten Bergfried um genau 25 Meter. Elf Pfeilerpaare tragen die in kühnem Schwung das Tal überspannende 600 Meter lange Brücke. Im Grunde sind es zwei Brücken, denn die beiden Fahrbahnen verlaufen auf jeweils unabhängigen Brückentrögen.

## Generalsanierung

Rund 24 Millionen Mark hat das Bauwerk gekostet und fast drei Jahre hat es von 1972 bis 1975 gedauert, die Brohltalbrücke zu errichten. Nach rund 40 Jahren war nun in den Jahren 2011 bis 2013 eine erste Generalsanierung notwendig. Brückenbauexperten rechnen mit einer Gesamthaltbarkeit von 80 Jahren. Immerhin rollen täglich im Durchschnitt bis zu 60 000 Fahrzeuge, davon 13200 Lkw, über das Bauwerk. Die die Fahrbahnen tragenden Überbauten sowie die beiden Hohlkästen mussten dringend überarbeitet werden. Zusätzlich wurden die Leitplanken durch Kastenprofile verstärkt und bis auf 1,20 Meter erhöht. Über Häusern im Tal wurden nochmals zusätzliche Sicherungswände von 2,20 Meter Höhe angebracht. Damit sollen die quasi unter der Brohltalbrücke wohnenden und durchfahrenden Menschen vor achtlos aus dem Fahrzeug geworfenen Dosen, Flaschen oder sonstige Gegenständen sowie vor allem,

*Die Brohltalbrücke und etwas kleiner der Bergfried der Burg Olbrück im Hintergrund sind die beiden Bauwerke, die das Bild des Brohltales bei Niederzissen bestimmen.*





*Dipl.-Ing. Michael Palm (r.) vom Autobahnamt Montabaur und Dipl.-Ing. (FH) Rudolf Kahlenberg (l.) überwachten die Bauarbeiten. Gerüstbauer hatten zur Sicherheit an der westlichen Brückenseite ein Trag- und Montagegerüst unter die Fahrbahnplatte gehängt.*



*Während der westliche Fahrbahntrog saniert wurde, lief der gesamte Verkehr über den östlichen Trog. Im Grunde sind es zwei Brücken, denn die beiden Fahrbahnen verlaufen auf jeweils unabhängigen Trögen.*



*Neu eingesetzt werden hier die Spanner der Übergangskonstruktionen, die eine eventuelle Ausdehnung der Brücke bei Hitze bis zu 52 Zentimeter auffangen können.*

was sonst noch von der Brücke fallen könnte, geschützt werden. Die beiden Brückentröge unter den Fahrbahnen sind keine unbeweglichen, starren Kästen, sondern sie bewegen sich bei Belastung und dehnen sich je nach Temperatur bis maximal 52 Zentimeter aus. Damit eine solche Ausdehnung ohne Schaden möglich ist, sind an beiden Brückenenden große Dehnungsfugen mit Spannern eingebaut. Der Autofahrer nimmt das aber nur wahr, wenn beim Überfahren die Stahlabdeckungen laut brollern. Nach

40 Jahren Dauerbelastung waren nun auch die Spanner zum Auffangen der Dehnung ausgeschlagen. Sie wurden gleich mit ausgetauscht. Runde 5,8 Millionen Euro hat es sich der Bund kosten lassen, die Brücke über das Brohltal fit für die Zukunft zu machen. Nachdem in den vergangenen Jahren die Bengener Brücke und die Ahrtalbrücke, danach die Vinxtbachtalbrücke saniert wurden, war es die vierte große Autobahnbrücke im Kreis Ahrweiler, die teilweise erneuert wurde.

### **Zum Bau ab 1972**

Werfen wir einen Blick zurück: Am Jahresende 1972 begannen erste Erdarbeiten zum Bau der Brohltalbrücke am späteren südlichen Brückenwiderlager (Richtung Raststätte). Ein Konsortium aus drei süddeutschen Baufirmen hatte den Auftrag zum Bau der Brücke bekommen. Zuerst wurden bei Niederzissen ein Baulager mit Unterkunftsbaracken für rund 80 Arbeiter, ein Betonlabor, eine Werkstatt sowie ein Magazin für Werkzeug und Baumaterial errichtet. Schließlich mussten von der Baufläche Bäume und Gestrüpp weichen sowie Zufahrtwege dorthin gebaut werden. Erst dann begannen die Gründungsarbeiten für die elf Pfeilerpaare und die zusätzlichen Bauhilfspfeiler. Für einzelne Pfeiler in Brückenmitte mussten zuerst wegen des losen Untergrundes Pfahlgründungen bis

zu 34 Meter in die Erde eingebracht werden, bevor die zehn Meter starken Betonfundamente gegossen werden konnten. Mitte August 1973 waren die Gründungen soweit fertig und der Bau der eigentlichen Pfeiler konnte beginnen. Der kleinste von ihnen erreicht eine Höhe von 18 Meter, der höchste im Tal neben der B 412 eine Höhe von 55 Meter. Der Abstand zwischen den einzelnen Pfeilerpaaren wurde zwischen 37 und 70 Metern festgelegt. Die rechteckigen Pfeiler, die sich nach oben verjüngen, wurden im Gleitschalungsverfahren in einem Stück von unten nach oben gegossen. Fünf Meter pro Tag wuchsen sie bis in die schwindelnde Höhe. In der Talmitte wurden wegen des größeren Pfeilerabstandes zusätzliche Bauhilfspfeiler gesetzt. Das gewählte Taktschiebeverfahren zum Erstellen der beiden Fahrbahntröge machte die zusätzlichen Pfeiler notwendig. Nach Fahrbahnfertigstellung wurden sie durch Sprengung wieder entfernt. Die einzelnen Brückenteilstücke wurden auf dem Brückendamm seitlich des südlichen Widerlagers gegossen und nach Fertigstellung mit hydraulischen Pressen in Längsrichtung taktweise auf die bereits fertigen Pfeiler geschoben. So wanderte das erste Teilstück von Süden her über alle elf Pfeiler und die Zusatzpfeiler bis zum nördlichen Widerlager auf der anderen Talseite. Stück für Stück wurde aneinander gefügt, pro Woche etwa ein Teilstück. Als das Tal überspannt war, sah die



*55 Meter über der B 412 ermöglicht die Brohltalbrücke täglich rund 60000 Fahrzeugen die problemlose Fahrt von Koblenz nach Köln und zurück.*

Brücke aus wie aus einem Stück gegossen. Allein für den Oberbau wurden 2450 Tonnen normaler Stahl, 950 Tonnen Spannstahl und 27000 Kubikmeter Beton benötigt. Ohne Rücksicht auf das Wetter wurde gearbeitet. Kam Frost, so wurde der Beton in einem geheizten Zelt gegossen. Das Richtfest wurde im Dezember 1974 in luftiger Höhe über dem Brohltal gefeiert, im April 1975 waren die Brückentröge komplett auf den Pfeilern und am 17. November 1975 rollten die ersten Fahrzeuge über die schwungvoll geformte Brücke hinweg.



*In kühnem Bogen spannt sich die 600 Meter lange Brohltalbrücke der A 61 seit 1975 bei Niederzissen über das Tal.*