

Ahrtalbrücke soll mindestens 100 Jahre halten

Generalsanierung der Autobahnbrücke von 2007 – 2009

Jochen Tarrach

Die Ahrtalbrücke ist mit 1,6 Kilometern die längste Autobahnbrücke in Rheinland-Pfalz. Sie hat eine Brückenoberfläche von 46 400 Quadratmetern und wird im Durchschnitt täglich von bis zu 70 000 Fahrzeugen befahren, darunter rund 17 000 Lastkraftwagen. In kühnem Schwung überspannt sie das Ahrtal in der gesamten Breite und ist eines von vier mächtigen Brückenbauwerken, die im Ahrkreis um 1975 entstanden sind, damit der Verkehr zwischen Köln und Frankfurt auch linksrheinisch über die damals erbaute Autobahn 61 (A 61) rollen kann.

Eröffnung

Am 18. Dezember 1975 wurde die Ahrtalbrücke bei Bad Neuenahr-Ahrweiler für den Verkehr eröffnet. Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle durchschritt in Anwesenheit von

Ministerpräsident Helmut Kohl das rote Band und gab vorerst zwei von vier Fahrspuren der bis zu 55 Meter hohen Betonbrücke für den Verkehr frei. Der damalige rheinland-pfälzische Ministerpräsident Dr. Helmut Kohl unterstrich in seiner Rede, dass dieses neue Straßenbauwerk das weite Gebiet im Westen der Bundesrepublik völlig neu erschließe und sichtbarer Ausdruck des Endes einer langen Zeit schwerer Geschichte sei, in der Investitionen im Westen Deutschlands von hauptsächlich militärisch-strategischen Überlegungen bestimmt wurden.

Beanspruchung erfordert Pflege

Bis zum Jahr 1992 schwoll der Verkehrslärm derart an, dass nachträglich Lärmschutzwände installiert wurden. Der starke Verkehr sowie Wind und Wetter setzten der Brücke in den vergangenen Jahrzehnten ununterbrochen zu. Da



Die Ahrtalbrücke ist 1,6 Kilometer lang.



Die Sanierung der Ahrtalbrücke ist an den Gerüstbauten erkennbar.

benötigt auch die beste Brücke ihre Pflege. Aus Sicherheitsgründen werden die 7 200 Brücken in Rheinland-Pfalz regelmäßig alle drei Jahre gründlich untersucht.

Brückenprüfingenieur Norbert Rossel hatte das Betonbauwerk im Ahrtal genau geprüft und im Brückenprüfbericht festgehalten, dass an einzelnen Stellen Abplatzungen und Risse aufgetreten waren, die auf Dauer zu größeren Schäden an dem Bauwerk führen könnten.

Deshalb wurde in den Jahren 2007 bis 2009 eine Generalsanierung durchgeführt, für die rund 4,5 Millionen Euro veranschlagt wurden.

Eine Generalsanierung nach 32 Jahren ist bei einem auf mindestens 100 Jahre ausgelegten Brückenbauwerk im normalen Bereich. Eigentlich sind es ja vier Brücken, denn beide Fahrbahnen der Ahrtalbrücke laufen unabhängig voneinander und sind genau in der Brückenmitte nochmals getrennt, um Dehnungen auszugleichen. Die Autofahrer bemerken das natürlich nicht.

Sanierung der Brücke

Der Beginn der Sanierungsarbeiten im Frühjahr 2007 ging in aller Stille vor sich, denn durch besonders einfallsreiche Gerüstbauten hat der Landesbetrieb Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz

dafür gesorgt, dass alle Fahrzeuge auch während der Arbeiten nahezu ungehindert über die Brücke rollen konnten. Für den laufenden Verkehr wurde lediglich die Standspur für knapp 100 Meter gesperrt. Am südlichen Brückenende beginnend, arbeiteten sich die Fachleute Meter für Meter zum nördlichen vor.

Die rund 75 000 Quadratmeter Brückenunterfläche sowie weitere 30 000 Quadratmeter Pfeilerfläche wurden in zwei Arbeitsschritten zunächst gründlich abgestrahlt und gereinigt, lose Stellen und Abplatzungen entfernt sowie Schäden beseitigt. Erst dann wurden in einem zweiten Schritt ein Dünnputz sowie ein zweischichtiger grauer Schutzanstrich aufgebracht.

„Eine ganz normale Sache, um die Brücke fit zu halten“, sagt Michael Palm, Hauptsachgebietsleiter Brückenbau beim Landesbetrieb Mobilität in Montabaur. Nicht normal aber war das gewählte Gerüst für die Arbeiten an der Brückenunterfläche. Wie von zwei überdimensionalen Haken getragen, hing es unter der Brücke. Auf den Standstreifen der Fahrbahn wurden Laufschienen angebracht, auf denen die Haken liefen, sodass das Gerüst unter der Brücke entlang gefahren werden konnte. Zwischen den Pfeilern hing ein weiteres Gerüstteil an schon beim Bau angebrachten Gewindestangen.

Zeitraubend war es, jeweils die Mittelteile ab- und wieder anzubauen. Aber es gab keinen anderen Weg. Die Pfeiler selbst wurden vom Boden aus eingerüstet.

Die unteren Pfeilerteile sind beim Bau aus einem Stück gegossen worden, lediglich bei den oberen sechs Metern handelt es sich um Fertigbauteile. Nur diese wiesen Schäden auf und mussten saniert werden. Die leichten Farbunterschiede lassen es genau erkennen. Ausgeführt wurden die Arbeiten von einer Spezialfirma aus Nordhausen am Harz. Vom Gerüst aus war es einfach, auch einen Blick in das Brückeninnere zu werfen. Die Fahrbahnen laufen auf zwei durchgehenden Hohlkästen, die jeweils vier bis 5,5 Meter hoch und sieben Meter breit sind. Jeweils auf den Pfeilern sind sie mit Querträgern ausgesteift. In den Hohlkästen sind die Entwässerungsröhre und elektrische Kabel. Ansonsten sind sie leer und es bollert gewaltig, wenn ein schwerer Lkw auf der Fahrbahn fährt. Etwas sorgenvoll schaut Projektleiter Berthold Müller vom Autobahnamt Montabaur in die Zukunft, laufen doch schon Versuche mit besonders großen 60 Tonnen-Lastkraftwagen. Auch für die Ahrtalbrücke würde das eine noch höhere Belastung bedeuten. Bisher aber stehen die Pfeiler, Hohlkästen und Fahrbahnen

der Ahrtalbrücke fest auf dem Boden und sie haben die beste Aussicht, das vorgesehene Alter von 100 Jahren und mehr zu erreichen.



Sanierung der Ahrtalbrücke, 2009