

erstellt: 20.06.2015

Wartungsarm: Vollverzinkte Straßenbrücken vor Einführung

O-Ton: Dr.-Ing. Hans-Joachim Wieland, Leiter Werkstofftechnik / Prüftechnik, Stahlinstitut VDEh im Stahl-Zentrum, 40237 Düsseldorf

Länge: 1:21 (3 Antworten, kürzbar und einzeln einsetzbar)

Autor: Harald Schönfelder

Info: Alle 25 Jahre müssen heutige Straßenbrücken komplett unter die Lupe genommen werden. Die komplette Inspektion des Materials bedeutet viel Aufwand und eine Baustelle muss meist auch eingerichtet werden. Nun sind aber feuerverzinkte Brücken erlaubt, die vier- bis fünffach so lange Wartungsintervalle haben. Noch in diesem Jahr wird eine erste Pilotbrücke über der A 44 gebaut. In den moderierten O-Tönen geht es um die Vorteile der Technik.

Anmoderation: Die Brücken in Deutschland gehen einer mattgrau schillernden Zukunft entgegen. Seit dem vergangenen Herbst sind die Belastungstests abgeschlossen, nun dürfen auch komplett feuerverzinkte Straßenbrücken gebaut werden. Auf der Metallmesse METEC in Düsseldorf haben wir mit Hans-Joachim Wieland vom Stahlinstitut darüber gesprochen. Die - zumindest hier in Deutschland - neue Art des Brückenschutzes vor den schädlichen Einflüssen von Wasser, Streusalz und Witterung bietet einen großen Vorteil gegenüber den bisherigen Brücken, sagt Hans-Joachim Wieland.

O-Ton 1: "Wir müssen keinen zusätzlichen Lack aufbringen, nichts mehr machen ... halten dann 80 Jahre bis 100 Jahre ... das ist natürlich ein Kostenfaktor."

Zwischenmoderation: Das bedeutet auch, dass die Brücken seltener eine komplette Inspektion brauchen. Dazu muss jeweils über Wochen eine Baustelle eingerichtet werden, was neben den Kosten natürlich auch nervt und zu Engstellen auf den Straßen führt. Und neben den Kosten und Nerven, die während der Inspektionen gespart werden, fällt auch der Bau der Brücken weniger aufwändig aus.

O-Ton 2: "Sie haben in der Entstehung dieser Bauteile eigentlich keine Kostennachteile ... indem Sie erstmal den reinigen, dann müssen Sie einen Lack aufbringen ... bis zu drei oder vier Schichten ... Bei einem Zinkbad ist zwar auch eine Reinigung vorher notwendig ... eine sehr dünne Schicht, die aber sehr haltbar ist."

Zwischenmoderation: Bis zu 18 Meter lang dürfen die Teile sein, die so beschichtet werden. Die Genehmigungen für diese Art des Bauens haben so lange gebraucht, weil für die verzinkten Brückenteile die vorgeschriebenen Belastungstests fehlten. Die sind jetzt durch und eine erste Brücke wird auch demnächst gebaut, über die Autobahn 44.

O-Ton 3: "Man wartet jeden Tag im Grunde genommen auf den ersten Spatenstich ... bis Mitte des Jahres so weit ist, dass der Baubeginn feststeht. Das sind alle Regeln erfüllt."

Abmoderation: Und das kommt auch zum richtigen Zeitpunkt. Die Branche der Feuerverzinker jedenfalls freut sich auf die kommenden Geschäfte, denn in den nächsten Jahren müssen bis zu 10.000 marode Brücken komplett neu gebaut werden (Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik). Und da haben Brücken, die beim Bau etwa gleiche Kosten wie die herkömmlichen Brücken verursachen und dabei deutlich sparsamer im Unterhalt sind, natürlich gute Argumente. Und dass Verzinkung wirkt, das beweisen die verzinkten und kaum noch rostenden Karosserien unserer Autos jeden Tag.

zum Beitrag gehörende mp3-Datei:

GMTN_15_feuerverzinkte_Bruecken_MTN.mp3