



„50 Jahre Hainbrücke“ - Exkursion am 14.06.2023 - Vortragsmanuskript – Dr. A. Schelter

Die Sanierung und Ertüchtigung wird vom Staatlichen Bauamt, Abteilung Straßenbauamt durchgeführt, Abteilungsleiterin Frau Becker, zuständiger Ingenieur Herr Hofmann. 13 Mitarbeiter*innen, davon zwei technische Zeichner*innen und 2 Spezialisten für Schwertransporte, die anderen sind alles Ingenieure/innen.

Die Brücke ist nicht als Einzeldenkmal eingetragen, deshalb wurde das BfD nicht beteiligt. Beteiligt wurde die Stadt, die ursprünglich Eigentümerin der Brücke war und auch in Eigenverantwortung die Brücke im Zuge der Umgehungsstraßen baute. So z.B. bei der Brückengeländererneuerung, allerdings zeigte die Stadt kein Interesse, die alte Konstruktion entsprach in der Höhe nicht mehr den Vorschriften!

Man wusste zwar um den Architekturpreis, aber nicht die Bedeutung der Stele, hatte sie aus bauablauftechnischen Gründen abgeschnitten und eingelagert.

Mit der Verlegung der Bundesstraße 22 auf Berliner und Münchner Ring fiel die Baulast an den Staat bzw. Bund.

Nach Abschluss der Arbeiten wird die Brücke einer Brückentraglast von 60 t entsprechen, also voll tragfähig sein. Die Restnutzungsdauer beträgt min. 20 Jahre.

Ein Brückenneubau kam wegen der äußerst komplizierten topographischen Gegebenheiten nicht in Frage. Maßnahme ist aufwändiger als die Voruntersuchungen ergaben, u.a. weil am Bau nicht immer sorgfältig gearbeitet wurde und die Betonüberdeckung gem. den damaligen DIN Normen nicht ausreichend sind.

Haarrisse, Betonabplatzungen, Stahlkorrosion waren Folgeerscheinungen und mußten behoben werden.

Es handelt sich um einen vorgespannte Stahlbetonbrücke mit Hohlkörper und Tragflügeln, die ebenfalls mit Hohlröhren (Materialeinsparung im statischen nicht wirksamen Bereichen.)

Im Hohlraum liegen sehr viele Versorgungsleitungen, was die Innensanierung zusätzlich erschwerte, weil immer wieder Leitungen verschoben werden mussten, um an die zu sanierenden Betonoberflächen zu gelangen.

Sehr schwere Arbeitsbedingungen im Hohlraum, auch wurde eine Rettungsübung zuvor mit der Feuerwehr durchgeführt.

Die Stabilisierung der Flügel wurde erreicht, indem die Längsröhren armiert und mit Beton verfüllt (verpresst) wurden. Zusätzlich wurden vertikal verschraubbare Stahlanker eingebaut.

Das fahrbare Hängegerüst war aufgrund der unebenen oberen Betonflächen schwer zu händeln und musste immer wieder mittels Holzkeile beispielsweise ausgeglichen werden.

Bislang wurde das Brückenoberflächenwasser in den Hollergraben entwässert. Dies ist aufgrund der großen Straßenoberfläche nicht mehr erlaubt, so dass ein Wasserreinigungsbecken vorgeschaltet werden musste, eine zusätzliche bauliche Anlage.

Ein erhöhter Baumaterialienklau erforderte eine Videoüberwachung, was zu heftigen Diskussionen auch im Stadtrat führte.