|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 17. Juli 2024 |  |
|  |  |  |
|  | **Der Verkehr rollt wieder** |  |
|  | Halbzeit beim Neubau der Salzbachtalbrücke |  |
|  | * **Südteil der Autobahnbrücke in Wiesbaden fertiggestellt** * **Zwischen Havarie und Eröffnung vergingen zweieinhalb Jahre** * **Heidelberg Materials lieferte Beton für Kappen, Widerlager, Überbau und Bohrpfähle** |  |

**Der Verkehr läuft wieder über den Südteil der Salzbachtalbrücke bei Wiesbaden. Aufgrund der hohen Belastungen durch den zunehmenden Schwerverkehr und altersbedingten Schäden musste die Autobahnbrücke abgerissen und wieder neu aufgebaut werden. Für die Region ein bedeutendes Infrastrukturprojekt, denn die Brücke ist Teil der Verkehrsader A66. Für den Neubau lieferte Heidelberg Materials rund 27.000 Kubikmeter Beton.**

Zweieinhalb Jahre dauerte es von der Havarie bis zur Neueröffnung. Angesichts dessen, was bautechnisch, sicherheitstechnisch und logistisch zu leisten war, ein kurzer Zeitraum. „Ursprünglich sollte die Brücke Stück für Stück rückgebaut werden. Am 18. Juni 2021 kam es jedoch zur Havarie. Durch den Kollaps eines Brückenlagers war die Brücke abgesackt. Wegen der Einsturzgefahr durfte sie fortan keinerlei Erschütterungen mehr ausgesetzt werden“, berichtet Manfred Lengert, Bauführer Porr, der alle Arbeiten rund um die Brücke von Beginn an koordiniert und gesteuert hat.

**Notwendige Brückensprengung**

Allen war klar: Die Brücke musste schnellstmöglich gesprengt werden. Die Arbeiten wurden mit höchster Präzision und Einsatz moderner Bautechniken durchgeführt. Dies bedurfte jedoch einer sorgfältigen Vorbereitung. Unter anderem war die unterhalb der Brücke verlaufende Bahnstrecke zurückzubauen und die angrenzende Kläranlage vor herabfallenden Betonbruchstücken zu sichern.

Vor allem aber musste die Brücke stabilisiert werden, bevor Spezialisten 1.200 Löcher in das Bauwerk bohren konnten – zur Aufnahme des zum Sprengen notwendigen Dynamits. „Da wir wegen der drohenden Einsturzgefahr nicht direkt an der Brücke arbeiten konnten, operierten wir mit ferngesteuerten Maschinen. Kuriosität am Rande: Ein Spezialfahrzeug, mit dem wir die Brücke für den Rückbau vorbereiten wollten und das noch auf der Brücke stand, mussten wir mithilfe eines gigantischen Krans von der Brücke heben, denn fahren war ja wegen der damit verbundenen Erschütterungen nicht mehr erlaubt, erzählt Lengert.

**Betonlieferung auf den Punkt**

Aufgrund der verkehrsstrategischen Bedeutung der Brücke, war der Zeitdruck hoch. „Die Sprengung war im November 2021; Ende 2023 sollte die Brücke wieder stehen. Das hieß für alle: von Anfang an Gas geben“, erläutert Lengert. So begann man schon mit der Errichtung der Widerlager noch während die rund 30.000 Tonnen Bauschutt und Erde wegtransportiert wurden. Der Brückenbau selbst verlief nach Plan. Das Skelett der Brücke bildet ein Stahlverbundhohlkasten, der in vier Intervallen mit einer Verschub-Geschwindigkeit von zehn Metern pro Stunde über die Pfeiler gezogen wurde. Auf die Stahlkonstruktion aufgelagert sind Fertigteilplatten. Final erfolgte die Betonage der Fahrbahnplatte in 11 Takten, die Herstellung der Kappen, die zum Befestigen von Fahrzeugrückhaltesystemen (Betonleitwände), Geländern und Lärmschutzwänden dienen, sowie das Aufbringen der Gussasphaltschicht. Für die Kappen, Widerlager und den Überbau lieferte Heidelberg Materials etwa 18.000 Kubikmeter ZTV-ING-Beton, zusätzlich zu 9.000 Kubikmetern Beton für die Bohrpfähle.

„Als der anvisierte Eröffnungstermin näher rückte, haben wir die Schlagzahl nochmals erhöht und 60 Meter Kappe am Tag geschafft. Nach zwei Wochen waren die Kappenarbeiten erledigt; das ist schon sportlich“, meint Lengert. Um eine solche Leistung zu ermöglichen, war eine enge Kommunikation zwischen dem diensthabenden Polier an der Baustelle und dem Laboranten von Heidelberg Materials nötig. In der Tat ist bei manchen Betonagen das Feintuning an der Baustelle entscheidend, etwa wenn Konsistenz oder Luftporengehalt am Ende der Betonage einen exakten Wert haben müssen, ungeachtet der von der ZTV ING gewährten Toleranzbreite. Manfred Lengerts Fazit: „Dank des großartigen Einsatzes jedes Einzelnen und nicht zuletzt durch die einwandfreie Logistik von Heidelberg Materials, die den Beton zuverlässig geliefert haben, gelang uns am Ende eine Punktlandung.“

**Symbolträchtige Eröffnung**

Die Fertigstellung des Südteils der Salzbachtalbrücke stellt einen wichtigen Meilenstein in der Infrastrukturentwicklung der Region dar und sorgt dafür, dass der Verkehr auf der A66 wieder reibungslos und sicher fließen kann. Und das pünktlich zum symbolträchtigen Jubiläum: Im Jahr 1963 wurde die Salztalbrücke fertiggestellt, und exakt 60 Jahre später erlebte die Brücke eine Wiedergeburt. Ein 60. Geburtstag ist ein gebührender Anlass zum Feiern. Das dachten sich auch die mehr als 10.000 Menschen, die am „Tag der offenen Brücke“, zwei Tage vor der Verkehrsfreigabe, kamen, um über die neue Autobahnbrücke zu spazieren. Er habe selten so viele strahlende Leute auf einem Haufen gesehen, sagte ein Besucher.

Link: [Brücken | Heidelberg Materials Deutschland](https://www.heidelbergmaterials.de/de/beton-und-fliessestrich/einsatzgebiete-von-beton/ingenieurbau/bruecken)

**Bildunterschriften**

Bild 1: Aktuell wird mit Hochdruck die Nordbrücke errichtet. © Heidelberg Materials AG I Christian Buck

Bild 2: Das Skelett der Brücke bildet ein Stahlverbundhohlkasten, der in vier Intervallen mit einer Verschub-Geschwindigkeit von zehn Metern pro Stunde über die Pfeiler gezogen wurde. © Heidelberg Materials AG I Christian Buck

Bild 3: Die 302 Meter lange Salzbachtalbrücke verbindet Wiesbaden mit dem Rheingau. © Heidelberg Materials AG I Christian Buck

**Objektsteckbrief**

**Projekt:** Ersatzneubau A66 Salzbachtalbrücke

**Auftraggeber:** Autobahn GmbH des Bundes

**Bauunternehmen:** ARGE PORR / Plauen Stahl Technologie GmbH (PST)

**Beton: rund 18.000 m3 ZTV-ING-Beton für Südteil (Kappen, Widerlager, Überbau), plus 9.000 m3 für die Betonage der Bohrpfähle, Heidelberg Materials Beton, Werke: Wiesbaden, Flörsheim-Weilbach und Ingelheim**

**Fertigstellung: 2025**

**Infokasten**

**Salzbachbrücke, zweiter Akt**

Aktuell wird mit Hochdruck die Nordbrücke errichtet. Stück für Stück wird der Stahlkoloss über das Tal gezogen. Da bislang alles nach Plan läuft, sieht es wie beim Südteil nach einer Punktlandung aus – im Sommer 2025.

**Qualitätssicherung durch Feintuning**

Um die Liefersicherheit und die Betonqualität auch bei hoher Taktzahl am Bau sicherzustellen, etwa beim Fertigstellen der Kappen, sind besondere Maßnahmen nötig. Zum Teil sind diese in der ZTV ING vorgegeben, etwa dass bezüglich der Liefersicherheit immer ein Ersatzlieferwerk bereitstehen muss, das exakt die gleichen Ausgangsstoffe in der gegebenen Qualität zur Verfügung stellt. Die Heidelberg Materials Beton BE GmbH hielt sogar drei Lieferwerke vor. Andere baulogistische Feinheiten wiederum sind nicht Bestandteil der ZTV ING und liegen im Ermessen und der Verantwortung der Beteiligten. Etwa, dass der diensthabende Polier an der Baustelle mit dem Laboranten eng kommunizieren sollte. Zwar legt die ZTV ING auch hier die Parameter der Betonqualität fest. „Dennoch ist bei manchen Betonagen das Feintuning an der Baustelle entscheidend, etwa wenn Konsistenz oder Luftporengehalt am Ende der Betonage einen exakten Wert haben müssen, ungeachtet der von der ZTV ING gewährten Toleranzbreite“, sagt Bodo Wollny, Prüfstellenleiter der Qualitätsüberwachung bei der Heidelberg Materials Beton DE GmbH, Region Süd-West.

**Über Heidelberg Materials in Deutschland**

Heidelberg Materials ist eines der größten Baustoffunternehmen der Welt. In Deutschland sind wir mit ca. 4000 Mitarbeitenden an 177 Standorten Marktführer bei Zement und Transportbeton und nehmen eine führende Position im Bereich mineralischer Baustoffe ein. Seit über 150 Jahren tragen wir zum Fortschritt bei. Unsere Produkte werden für den Bau von Häusern, Verkehrswegen, Gewerbe- und Industrieanlagen verwendet. Als Vorreiter auf dem Weg zur CO₂-Neutralität und Kreislaufwirtschaft in der Baustoffindustrie arbeiten wir an nachhaltigen Baustoffen und Lösungen für die Zukunft. Unseren Kunden erschließen wir neue Möglichkeiten durch Digitalisierung.

**Kontakt**

Conny Eck

Leiterin

Marketing & Kommunikation Deutschland

[conny.eck@heidelbergmaterials.com](mailto:vorname.name@heidelbergmaterials.com)