

E. 12.03.2018 

16-21/0652



**Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SPD-Fraktion im Ortsbeirat Dorheim**

Herrn Ortsvorsteher
Dr. Klaus-Dieter Rack
Zur Kirche 4
61169 Friedberg

12. März 2018

Antrag 02/18: Überprüfung eines möglichen Baumangels an den B-455-Brücken über die Wetter

Sehr geehrter Herr Dr. Rack,

seit Eröffnung der Ortsumgehung (B 455) beklagen sich Dorheimer Bewohner über die Geräusche bei der Überfahung der beiden Brücken (über die K 175 sowie über die Wetter) durch Kfz. Es ist am Anfang und Ende der beiden Brücken ein lautes „Klack“ zu hören. Je höher das Fahrttempo ist ertönt umso rascher hintereinander ein störendes „Klack- Klack-Geräusch“ - und dies bei Tag und Nacht. Ein ähnlich lautender Antrag wurde von der SPD-Fraktion im Ortsbeirat bereits vor mehr als fünf Jahren eingereicht. Der Ortsvorsteher bekam damals auf vorangehende Nachfrage von Hessen-Mobil zu hören, dass die Überquerungsfugen je nach Brückenlänge einen bestimmten Abstand haben müssen und die Brückenbauten korrekt erstellt wurden. Es wurde auch geäußert, dass man sich an die Geräusche schon gewöhnen würde. Eine weitergehende Auseinandersetzung der Straßenbaubehörde zur angesprochenen Sache erfolgte nicht erkennbar.

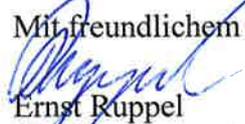
Nachdem sich aber immer wieder Bewohner der Straßen Am Hollerberg, Zum Germaniabrunnen, selbst Am Söderpfad über die Überfahungsgeräusche beschwerten und schon mehrfach die Vermutung von Mängeln geäußert wurde, sollte eine Überprüfung der Bauausführung der Überquerungsfugen veranlasst werden. Denn: Dem beiliegenden Bericht aus der Frankfurter Neue Presse vom 02.02.2018 ist zu entnehmen, dass auch bei Bad Vilbel auffällig laute Überfahungsgeräusche zu einer Untersuchung führten und schließlich defekte Gleitlager usw. ausgetauscht werden mussten, um Gefährdungen für die Straßennutzer zu vermeiden.

Falls baulich-technische Änderungen notwendig bzw. möglich sind, um die Überfahungsgeräusche zu mindern, sollten die erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden.

Die SPD-Fraktion im Ortsbeirat Dorheim stellt deshalb folgenden Antrag:

Der Magistrat der Stadt Friedberg wird gebeten, bei Hessen-Mobil die Überprüfung der Bauausführung der Überquerungsfugen an den beiden Brücken der B 455 (über die K 175 sowie über die Wetter) zu erwirken. Nach Auskunft von in der Nähe wohnenden Ortsbewohnern sind die Geräusche bei Überfahung dieser Fugen durch Kfz störend laut, so dass für die Anwohner die Vermutung von Mängeln im Raume steht. Auch wird seitens der Anwohner um Geräuschminderung gebeten. Es sollten die erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden.

Mit freundlichem Gruß


Ernst Ruppel
(Fraktionsvorsitzender) Anlagen

FNP 2.2.18.

Die B3 ist wieder frei – vorerst

Bad Vilbel Akute Schäden erforderten sofortige Reparatur der Brücke – Im Frühling stehen weitere Arbeiten an

Seit heute morgen können Frankfurt-Pendler wieder alle Spuren über die B3-Brücke bei Bad Vilbel über die Nidda nutzen. Doch müssen sie sich auf weitere Baustellen – vermutlich im Frühjahr – einstellen.

VON THOMAS KOPP

Fährt man über die große Bad Vilbeler B3-Brücke, hat man am Anfang und Ende des Bauwerks für jeweils 40 Zentimeter keinen Asphalt unter seinen Rädern. Dort liegt nur Stahl. Das hat seinen guten Grund, trotzdem sind gerade diese Bereiche reparaturanfällig. So auch in der vergangenen Woche, als eine Spur der B3 auch während des Berufsverkehrs in Richtung Frankfurt gesperrt werden musste.

Die Übergangskonstruktionen an den Brücken bestehen aus quer zur Fahrbahn liegenden Stahlblechen und darunter in Fahrtrichtung angebrachten Stahltraversen. Damit nicht Stahl auf Stahl scheuert, befinden sich zwischen Gleitlager und Federn aus heute meist einem mit Kautschuk ummantelten Stahlblock.

Diese sind essenziell, denn die Brücke macht beträchtliche Bewegungen mit. Im Winter zieht sich das Material zusammen, im Sommer dehnt es sich aus. Zwischen den Stahlblechen an der Oberfläche befinden sich deswegen Dichtungsprofile, welche die Bewegungen aufnehmen und für eine durchgängige Oberfläche zwischen Brücke und der übrigen Straße sorgen.

Rauscht man mit dem Auto über die Übergänge, hört man ein moderates „Do-Donk“. Im Normalfall. Sind die Gleitlager verschlissen oder die Pins der Lager aus den Traversen herausgebrochen, fallen sie heraus, es entstehen Leerräume. Fahren dann Fahrzeuge darüber, verändert sich das Geräusch, Stahl kracht auf Stahl. „Das ist wie der Becken-Fusch bei einer Trommel“, beschreibt es Jürgen Stobinski, Brückenwart bei der Autobahnmeisterei Frankfurt mit Sitz an der A5 bei Nieder-Eschbach. Eine Kettenreaktion entsteht. Weitere Lager brechen ab, der Übergang wird instabil. Dann müssten alle Spuren gesperrt werden.

Tödliche Gefahr droht

„Jede Brücke klingt anders, im Laufe der Zeit bekommt man ein Gefühl für sie“, sagt er. Man hört, wenn etwas nicht in Ordnung ist. Vor allem, wenn man sich in der Brückenkammer unterhalb der Stahlblechen befindet, die Autos direkt über die eigenen Köpfe rauschen. So auch bei einer der zwei Mal im Jahr stattfindenden Regelprü-



Spezialisten Thomas Feil und Steffen Borchert verschieben die Stahlblechen, um an die Gleitlager und Stahltraversen darunter zu kommen. Fotos: Kopp

lungen durch die 30 Außendienstmitarbeiter. Die Regelprüfung findet zusätzlich zu Einzel- und Hauptprüfungen alle drei und sechs Jahre statt. Rund 200 Brücken fallen in die Zuständigkeit der Frankfurter Autobahnmeisterei, hinzu kommen 350 Schilderbrücken sowie hundert Lärmschutzwände und wälle, nicht nur auf den Autobahnen zwischen Ober-Mörlen und Zeppelinheim sowie Oberursel und der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik, sondern auch auf kleineren Straßen wie der B3, aber auch Landes- und Kreisstraßen.

So war für die B3-Brücke sowieso eine Sanierung vorgesehen. Nun aber wurde es ernst. „Wir mussten sofort handeln“, bestätigt Volker Repp, Teamleiter Brückenbau Mittelhessen bei der Straßenverkehrsbehörde Hessen Mobil, die Alarmmeldung der Autobahnmeisterei. Denn ohne zügige Reparatur kann es gefährlich werden. Einweider senken sich die Lamellen ab, was einen Achsbruch zur Folge haben kann. Oder sie stellen sich auf. Was



Klein, aber wichtig: Jürgen Stobinski zeigt ein neues (links) und ein völlig verschlissenes Gleitlager.

Reifenplatzer nach sich zieht. „Im schlimmsten Fall aber wirken wie sie ein Spieß, in den man hineinfährt“, erklärt Stobinski. „Einen Fodesfall will keine, dann lieber einmal eine Einschränkung“, sagen er und Repp einmütig.

Auch finanziell hat eine Verzögerung enorme Auswirkung. Die jetzige Reparatur ist auf rund 20000 Euro veranschlagt. Eine Komplettsanierung der Übergänge würde nicht nur eine Vollsperrung, sondern auch Kosten von rund einer Million Euro bedeuten. Zu herappen vom Steuerzahler.

Wieder Sperrung

Rund 25 Jahre haben die Gleitlager gehalten, „das ist abhängig vom Verkehr, aber durchaus die normale Verschleißzeit“, schildert Volker Repp. Deswegen habe man auch im Oktober die Brücke am Prungesheimer Dreieck zwischen B3 und A 661 instand setzen müssen, auch hier waren die wichtigen kleinen schwarz-weißen Blöcke verschlissen. Ein Fall für Steffen Borchert und Tho-



Die parallel zur Fahrtrichtung verlaufenden Traversen müssen angehoben werden, um Gleitlager zu installieren.

mas Feil, zwei von 45 Monteuren der Firma Maurer, die an drei Standorten in Deutschland verteilt sind und von dort aus Brückenlager in der ganzen Welt betreuen und instand setzen. „Innerhalb von zwei Tagen konnten wir den Auftrag an Maurer vergeben“, freut sich Volker Repp. Hätte das nicht geklappt, hätte eine Spur der B3 für längere Zeit gesperrt werden müssen.

Borchert und Feil schieben die Lamellen auseinander, heben dann die Stahltraversen hydraulisch mit einer Kraft von 50 Tonnen an und bringen neue Gleitlager an. Eine Arbeit, die teils mitten auf der Straße, teils darunter in der Brückenkammer stattfindet. Dabei nehmen sie auch die übrigen Verschleißteile der Brücke unter die Lupe. Heute ist Bauabnahme, freigegeben ist die Strecke dann schon wieder.

Doch Pendler müssen sich auf eine weitere Einschränkung einstellen. Denn auch die Dichtungsprofile der Stahlblechen müssen ersetzt werden. „Das werden wir wohl im Frühjahr angehen“, sagt Repp. Dann wird die Stre-



Ein letzter Blick: Volker Repp überprüft den Sitz der neuen Gleitlager im Brückenübergang.

cke teilweise gesperrt. Betroffen sind alle Spuren, das ist aber notwendig.

Doch selbst wenn die Autofahrer dann keine Arbeiter in der Baustelle sehen, sollten sie sich nicht ärgern: Wahrscheinlich sind sie gerade in der Brückenkammer tätig. Direkt unter tausenden Autos, die über sie hinweg donnern.

Unten rollen Laster

Auch unterhalb der Brücke finden Arbeiten statt. Ab Montag werden auf dem Nidda-Radweg unter der B3 Lastwagen rollen, um die Baustelle der Bahn entlang der Kasseler Straße anzudienen. Die B3 erhält dafür Behelfsauf- und -abfahren. Ebenfalls wird es eine provisorische Brücke über die Nidda geben. Der Nidda-Radweg ist weiter für Radfahrer und Fußgänger passierbar. Jedoch wird erhöhte Vorsicht empfohlen. Die Regelung soll bis Jahresende gelten. kop



Kettenreaktion: Bricht ein Pin an einem Gleitlager heraus, folgen weitere.

