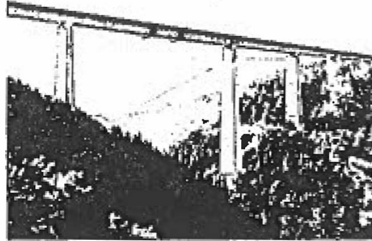


LESERBRIEFE

„Brückensicherheit“

Leserbrief von Herrn Dipl.-Ingenieur Helmut Feist

In Ihrer Ausgabe vom 22./23.08.2018 wurde im Artikel „Kontrollen sorgen für Sicherheit“ Herr Thomas Gabt, Abteilungsleiter bei der AS-FINAG, mit den Worten „Zur Fertigstellung der Europa-Brücke wurden diese Normen (gemeint Belastungsnormen) schon so vorausschauend geplant, dass sie die derzeitige Verkehrsentwicklung gut abdeckt“ zitiert. Dazu ein Hinweis: Zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Brücke - die Verkehrsfreigabe der Brücke erfolgte am 17.11.1963 - galt als Belastungsnorm für Straßenbrücken in Österreich die Ö-Norm B 4002, diese ist in der damals gültigen Fassung von dem (aus heutiger Sicht) bescheidenen Lastfall ausgegangen: 11xVI 25 t + 2 LKW 14 t je Richtungsfahrbahn. Darüber



Die Europa-Brücke wurde 1963 für den Verkehr freigegeben. ~~roDbrat~~

hinaus war die Brücke zum Zeitpunkt der Fertigstellung nur mit zwei Fahrspuren auf der Tal-Richtungsfahrbahn ausgestattet, jetzt sind drei Spuren je Richtungsfahrbahn. Da wäre schon von Interesse, die Frage der Sicherheit etwas genauer zu hinterfragen. Sind die Sicherheitsreserven des Tragwerkes von damals ausreichend genug oder wurden seit dem Bestand der Brücke statisch strukturelle Maßnahmen am Tragwerk der Brücke gesetzt, die die Sicherheit weiterhin gewährleisten?

Kontrollen sorgen

Durch ein dichtes Kontrollnetz wird die Sicherheit auf den Brücken in Innsbruck-Land gewährleistet.

INNSBRUCK-LAND (kr). Es ist eine Tragödie unvorstellbaren Ausmaßes; Am 14 August stürzte die vierspurige Morandi-Brücke in Genua rund 250 Meter 41 die Tiefe. Die Schreckensbilanz: über 40 Tote. Schnell taucht da die Frage auf, wie sicher die Autobahnbrücken in unserem Land sind? Die BEZIRKSBLÄTTER haben nachgefragt

Das dichte Kontrollnetz

Im Großraum Innsbruck gibt es rund 90 Autobahnbrücken - allein 70 davon auf der Brennerautobahn, 20 rund um Innsbruck. „Eines ist klar: Sorgen um die Sicherheit der Brücken muss man sich überhaupt nicht machen“:

betont Thomas Gabl, Abteilungsleiter Asset Management der ASFINAG, die sich um die Bauwerksüberprüfung sowie die Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen kümmert. Um die Sicherheit zu gewährleisten, gibt es ein dichtes Netz an Kontrolltätigkeiten: Grundsätzlich findet täglich rund um die Uhr eine betriebliche Überwachung durch den Streckenkontrolldienst statt. Wenn bei diesen Sichtkontrollen oberflächliche Beschädigungen auffallen, werden diese sofort gemeldet und kontrolliert. Zusätzlich dazu werden die Brücken alle zwei Jahre intern von der ASFINAG genauestens überprüft. Alle sechs Jahre finden außerdem Überprüfungen von externen Ziviltechnikern statt, die die Brücke auf Herz und Nieren überprüfen. Gabl: „Dazu kommt ein sogenanntes Brückeninspektionsgerät - kurz 'BIG' - zum Einsatz. Damit kommt man überall hautnah direkt an

jede Stelle der Brücke und kann somit exakt den Zustand der Brücke überprüfen.“

Um Sanierungen gut planen zu können, werden schon die kleinsten Beschädigungen frühzeitig registriert und professionell beurteilt, wie sie sich weiterentwickeln. „Das A und O ist dabei, die Brücken in regelmäßigen Abständen zu sanieren und den Zustand im Sinne der Brückensicherheit gewährleisten zu können“, sagt Thomas Gabl. Somit entstehen zwar laufend Beeinträchtigungen für den Verkehr aufgrund von Brückensanierungsarbeiten, es werden aber Schäden rechtzeitig wieder in Ordnung gebracht

Für heutigen Verkehr geeignet? Die Europabrücke wurde 1963 fertiggestellt. Aber ist sie für den immer mehr werdenden Verkehr ausgelegt? „Das kann ich ganz klar mit einem 'Ja' beantworten“, sagt Thomas Gabl entschlossen.

für Sicherheit

Die Grundlagen für eine Brückenkonstruktion sind so genannte „Belastungsnormen“: die durch Berechnungen der Verkehrslasten berechnet werden. Gabl: „Zur Fertigstellung der Europabrücke wurden diese Normen schon so vorausschauend geplant, dass sie die derzeitige Verkehrsentwicklung gut abdeckt.“ Die größte Belastung für eine Brücke ist eine Stausituation. „Und diese gab es in den 1960er Jahren beispielsweise bei einem Unfall genau wie heute.“

Für die Bauwerksüberwachung der A13 ist Peter Augschöll aus Patsch zuständig. „Wir tun das Möglichste, um die Brückensicherheit für die Verkehrsteilnehmer sicherzustellen. Durch das dichte Kontrollnetz und die frühzeitige Erkennung und Sanierung von Schäden muss niemand Angst haben, es könnte etwas passieren“, betont Peter Augschöll und Thomas Gabl



Peter Augschöll und Thomas Gabl (ASFINAG)



Die Luegbrücke 1 Brenner



Mit dem Brückeninspektionsgerät (BIG) wird die Brücke überprüft.

Die Autobahnübergang Ober