

Zitat: WZ, 23.08.2019

Sanierung der Fleher Brücke in Düsseldorf

Kürzere Sperrungen sind möglich

Die Fleher Rheinbrücke in Düsseldorf muss aufwendig saniert werden. Norbert Cleve von Straßen NRW erklärt, warum das einige Jahre dauert und in Deutschland ein Brückeneinsturz wie in Genua sehr unwahrscheinlich ist.

Die Fleher Brücke soll fünf Jahre lang saniert werden – warum ist das nötig?

Die wichtigsten Fakten zur Rheinbrücke Flehe

Die Rheinbrücke Flehe ist zwischen 1976 und 1979 entstanden. Die Baukosten betragen 94 Millionen Mark.

Die Schrägseilbrücke ist insgesamt 1165 Meter lang (davon die aus Stahl bestehende Strombrücke: 368 Meter). Der Pylon besteht aus Stahlbeton und ragt 145 Meter in die Höhe.

Täglich passieren rund 85.000 Fahrzeuge die Brücke, davon sind 12.000 Lastwagen.

Eröffnung Durch die Freigabe der Fleher Brücke am 3. November 1979 sollte der Düsseldorf Süden vom Durchgangsverkehr befreit werden. Außerdem sollte sie die damaligen Südbrücke (heute Josef-Kardinal-Frings-Brücke) entlasten, die bis dahin das einzige Eingangstor von der linken Rheinseite nach Düsseldorf war.

Norbert Cleve: Wir haben bei einer Überprüfung gravierende Schäden und Risse an den Schrägstreben festgestellt, die links und rechts die überstehende Fahrbahnplatte abstützen. Damit sich die Schäden nicht ausweiten, wurde eine Entlastung der Streben notwendig. Je Richtung mussten wir den rechten Fahrstreifen und den Standstreifen sperren. Inzwischen haben wir die Schäden provisorisch geschweißt, wir müssen die Brücke aber nachhaltig sanieren, um künftig wieder sechs Fahrstreifen nutzen zu können. Welche Maßnahmen sind geplant?

Cleve: Die Schäden an den Streben müssen unter anderem mit zusätzlichen Blechen verstärkt zu werden. Das geht aber nur nach und nach, da jeweils die anderen Träger das Gewicht der Brücke auffangen beziehungsweise tragen müssen. Hinzu kommt, dass wir nur von unten arbeiten können - und unter der Brücke fließt der Rhein. Auch wenn es im Moment sehr trocken ist: Bei Hochwasser oder Wind können wir nicht arbeiten – auch wenn wir eigentlich in einem Mehrschichtbetrieb rund um die Uhr arbeiten. Die Erfahrung – unter anderem durch die Arbeiten an der Leverkusener Brücke – zeigt, dass solche Arbeiten die angepeilten fünf Jahre dauern werden. Wir werden in zwei Bauphasen die rechte und linke Seite der Brücke angehen. An den Tragseilen wurden keine Schäden festgestellt. Sie waren in der Vergangenheit bereits saniert worden.

Welche Beeinträchtigungen wird es geben?

Cleve: Wir haben am Wochenende die Verkehrsführung so eingerichtet, dass wir die erste Bauphase durchführen können. Während der Arbeiten benötigen wir solche Vollsperrungen voraussichtlich erst einmal nicht mehr. Es kann natürlich sein, dass wir nochmal kürzere Sperrungen durchführen müssen, die werden aber nicht mehr diese Auswirkungen haben wie am Wochenende. Wir werden zweieinhalb Jahre mit je zwei Fahrstreifen in jeder Richtung fahren können, das heißt, der Verkehr wird nicht mehr beeinträchtigt als in der letzten Zeit. Wenn eine Seite fertig ist, muss der Verkehr

umgeleitet werden auf die fertige Hälfte. Das könnte der Zeitpunkt sein, an dem wir noch einmal eine Vollsperrung für ein Wochenende brauchen.

Wieviel Personal benötigen Sie zur Sanierung der Brücke? Was kostet das Projekt?

Cleve: Je nach Anzahl der Firmen, die an der Brücke arbeiten, werden etwa 20 Personen gleichzeitig an der Baustelle sein. Die Kosten sind mit rund 25 Millionen Euro veranschlagt.

In den kommenden 20 Jahren sollen 573 Brücken in NRW ersetzt werden. Welche liegen im Raum Düsseldorf?

Cleve: Das sind im Raum Düsseldorf gar nicht so viele Brücken. Elf müssen im Regierungsbezirk Düsseldorf, in Mettmann und im Rhein-Neuss-Kreis erneuert werden. Baubeginn ist aber erst 2026/2027. Über Sperrungen, die dann notwendig werden, müssten wir dann nochmal sprechen. Im Bau befindet sich zur Zeit schon eine Brücke am Autobahnkreuz Hilden. Im kommenden Jahr wird die Brücke Am Putschenholz an der A 535 erneuert.

Vor einem Jahr ist die Morandi-Brücke in Genua eingestürzt, 43 Menschen starben.

Warum kann ein solches Unglück in Nordrhein-Westfalen nicht passieren? In welchem Abstand wird die Tragfähigkeit kontrolliert?

Cleve: Ich kann nicht sagen, was in Italien falsch gelaufen ist. Wir haben einen sehr engen Prüfzyklus, weshalb ich davon ausgehe, dass ein solches Unglück bei uns nicht passieren kann. Rund 80 Ingenieure und Techniker haben bei Straßen NRW die Brücken des Landes im Blick. Unterstützt werden diese Männer und Frauen von Ingenieurbüros, die mit einem Auftragsvolumen von bis zu 1,5 Millionen Euro im Jahr für den Landesbetrieb Brückenprüfungen übernehmen.

Wie laufen die Prüfungen ab?

Cleve: Jedes Jahr haben wir Sichtprüfungen, Ingenieure schauen sich die Brücken dann an. Alle drei Jahre gibt es eine aufwändigere Prüfung, alle sechs Jahre eine so genannte Hauptprüfung, da wird dann wirklich jeder Zentimeter abgeklopft. Gibt es Schäden, werden sie so schnell wie möglich beseitigt. Die regelmäßige Begutachtung hilft dabei auch, Kosten zu sparen. Frühzeitig erkannte Schäden wie Risse oder Roststellen sind kostengünstiger und einfacher zu beseitigen, als mit der Zeit vergrößerte Schäden. Zitat Ende