



Ersatzneubau Thalaubachtalbrücke auf BAB7

Das richtige Taktgefühl

Die 1968 erbaute Thalaubachtalbrücke südlich von Fulda ist, nach Kontrolle des baulichen Zustandes durch die Autobahn GmbH des Bundes, der heutigen Verkehrsbelastung nicht mehr gewachsen und muss einem Neubau weichen. Das erste Brückenteilbauwerk entsteht derzeit östlich des Bestandsbauwerkes im Taktschiebeverfahren. Mit dessen Ausführung wurde von der Autobahn GmbH die Kropp Bau GmbH beauftragt, die sich für die Schalungsplanung und -arbeiten die Brückenexperten von Doka an Bord holte.

Maisach, 04.07.2024. Die fast 60 Jahre alte Thalaubachtalbrücke ist eine 7-feldrige Stahlbrücke auf der A 7, welche die Bundesstraße B 279, mehrere Feldwege und den Thalaubach überbrückt. Sie überführt die beiden Richtungsfahrbahnen FR Kassel (Teilbauwerk 1) und FR Würzburg (Teilbauwerk 2) auf zwei getrennten Überbauten. Bei der Thalaubachtalbrücke handelt es sich um eine typische Talbrücke des Mittelgebirges: weite aber nicht allzu lange Täler, Überquerung von Flüssen und Straßen – und kein konventionelles Traggerüst darunter möglich. Aufgrund der Begebenheiten war für den Brückenoberbau das Taktschiebeverfahren als wirtschaftlichste Lösung naheliegend und in der Ausschreibung durch die Autobahn GmbH des Bundes festgesetzt.

In Sachen Schalungsarbeiten startete man mit dem Neubau der östlichen Brückenhälfte Richtung Kassel, direkt neben der Bestandsbrücke. Zunächst mussten die sechs Pfeiler inklusive Pfeilerköpfe errichtet werden, die am Ende 12.000 Tonnen Überbau tragen werden. Der höchste Pfeiler ist um die 35 m hoch. Pro Takt werden ca. 25 m (und 6.500 t) Brücke auf jeden Pfeiler geschoben.

Erfahrungswerte bauähnlicher Brücken inbegriffen

Für die Schalung holte sich die bauausführende Kropp Bau GmbH mit Doka einen erfahrenen Brückenspezialisten an Bord. Denn die Thalaubachtalbrücke ist aktuell die dritte Talbrücke auf der A7, die Doka Ingenieure und Richtmeister im Taktschiebeverfahren planen und begleiten dürfen. Schon die Rothofbrücke und die Talbrücke bei Langenschwarz hatte man auf Deutschlands längster Autobahn (962,2 km) mit dieser Methode schalungstechnisch betreut. Das schafft Vertrauen, wie Marco Witzel, einer der beiden Geschäftsführer von Kropp, betont: „Wir wollen nicht einfach nur einen Dienstleister, der einen Auftrag abarbeitet, sondern einen echten Partner, auf dessen Spezialwissen wir uns verlassen können, um so am Ende ein gutes Ergebnis abzuliefern.“ Insbesondere bei Projekten wie diesem, mit einer engen Zeitschiene, sei



ein gut funktionierendes Team das A und O. So habe Doka sehr früh, noch bevor es mit der Schalung überhaupt losging, auf viele kleine Details hingewiesen, die sie aus vorherigen Brückenprojekten mitgenommen hatten. „Beispielsweise haben sie uns bei Schnittstellenthemen beraten, wie der Abstimmung mit dem Traggerüstanbieter für den Taktkeller“, so die Projektleiterin Sophia Hohmann bei Kropp. Ihr Kollege, Oberbauleiter Gernott Rott, fügt hinzu: „Auch bei der Schalungsplanung selbst hatten die Kollegen von Doka wertvolle Tipps aus vorangegangenen Projekten, ohne die mehr Zeit in die Lösungen geflossen wären. Etwa bei den Ausrundungen der Steganschnitte. Oder dass wir beim Überbau einen Knick in der Kragarm-Schalung brauchen, für die Einbauteile für die spätere Entwässerung. All das hatten sie im Projekt bei Langenschwarz schon herausgearbeitet.“

Vorteil Kalkulationssicherheit

Pro Jahr landen vier bis fünf Taktschiebebrücken auf dem Tisch des Brückenteams von Doka. „Das Taktschiebeverfahren ist eine unserer Lieblingsmethoden beim Großbrückenbau. Der Materialaufwand ist vergleichsweise gering, gemessen am Baufortschritt. Sie können ja bei Einhaltung des Wochentakts 100 Meter Brücke pro Monat herstellen, was immer wieder eine faszinierende Größenordnung ist“, so Paul Schimrosczik, der das Projekt seitens der Doka Deutschland GmbH federführend betreut. Besonders interessant für Bauunternehmen: Dadurch, dass Doka schon so viele derartige Brücken gemacht habe, wisse man einfach, was so eine Pfeiler- und Pfeilerkopfschalung sowie die Überbauschalung im Taktkeller bei diversen Gestaltungskonzepten kosten. „Dadurch können wir eine realistische Kostenkalkulation abgeben, die auch die Nebenschauplätze der Schalung wie z.B. Treppentürme oder zusätzliche Bedienbühnen an Pfeilerköpfen beinhaltet. Das gibt dem Kunden kalkulatorische Sicherheit.“

Kurz gefasst:

Projekt:	Ersatzneubau Thalaubachtalbrücke
Standort:	Eichenzell-Döllbach, Hessen
Bauwerksart:	Autobahnbrücke
Bauherr:	Autobahn GmbH des Bundes
Bauausführung:	Kropp Bau GmbH
Bauzeit:	2022 bis 2024 (1. Brückenteilbauwerk)
Dienstleistungen Doka:	Projekt-Koordination Schalung, Einsatzplanung, Taktplanung, Montageplanung, prüffähige Statik, Schalungsvormontage, Fertigerservice, Richtmeister

Produkte Doka: Pfeilerschalung, Pfeilerkopfschalung, Taktkellerschalung –
Trägerschalung FF20, Top50, Sperrenschalung D22, A-Böcke
Universal als Plattform, Montagebühnen, Treppenturm 250

Fotos:

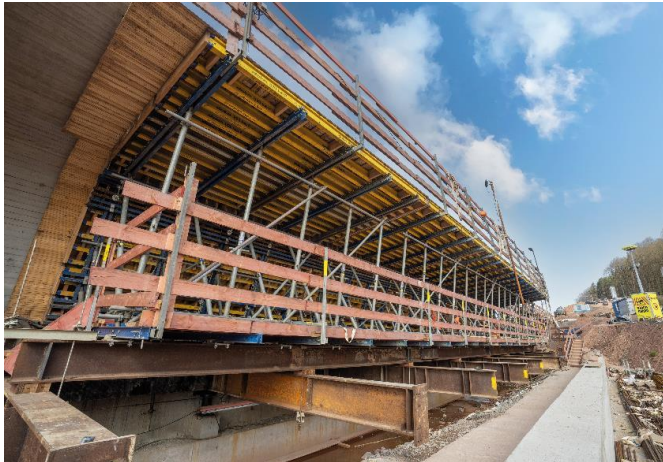
Bei Veröffentlichung bitten wir Sie um Angabe des Fotocredits (©Doka).



Bau der neuen Thalaubachtalbrücke auf der A7 bei Eichenzell-Döllbach südlich von Fulda.



Die Brückenpfeiler in ihren verschiedenen Stadien: links mit Pfeilerschalung, in der Mitte mit Pfeilerkopfschalung, rechts fertig ausgeschalt.



In diesem Taktkeller steckt viel Know-how aus vorangegangenen Projekten im Taktschiebeverfahren.



Im 25-Meter-Takt schiebt sich der Vorbauschabel mit den fertig betonierten Brückenteilen über die fertigen Brückenpfeiler.



Treppentürme sorgen für sichere Zugänge zur Pfeilerkopfschalung.



Über Doka:

Doka zählt zu den weltweit führenden Unternehmen für innovative Schalungen, Lösungen und Dienstleistungen in allen Bereichen des Baus. Zudem ist das Unternehmen globaler Anbieter von durchdachten Gerüstlösungen für unterschiedlichste Anwendungen. Mit mehr als 178 Vertriebs- und Logistikstandorten in über 60 Ländern verfügt Doka über ein leistungsstarkes Vertriebsnetz für die Beratung, Betreuung und den technischen Support vor Ort sowie die rasche Bereitstellung von Material – unabhängig von Größe und Komplexität der Bauvorhaben. Doka beschäftigt weltweit 7.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ist ein Unternehmen der Umdasch Group, die seit mehr als 150 Jahren für Verlässlichkeit, Erfahrung und echte Handschlagqualität steht.

Pressekontakt

Doka Deutschland GmbH

Sabine Götz

T: +49 (0) 81 41 / 3 94-62 05

M: +49 (0) 1 71 / 8 11 95 51

sabine.goetz@doka.com

www.doka.de