

# ABBRUCHTECHNIK



**AUSGERÜSTET MIT** mit Abbruchzangen, Greifern und Hydraulikmeißeln startete die Caterpillar-Flotte den Abbruch des Brückenbauwerks bei Ismaning an der Münchener Straße. Mittels Hydraulikmeißeln wurde der Überbau zunächst perforiert und anschließend mit Hydraulikzangen sukzessive gemäß Abbruchplänen rückgebaut. Der Abbruch verlief reibungslos, planmäßig und ohne Zwischenfälle. Insgesamt 750 m<sup>3</sup> Stahlbeton landeten im letzten Schritt auf der Ladefläche der Dumper. Vor Ort wurde der Stahlbeton pulverisiert. Schließlich sollte alles soweit wie möglich einer Wiederverwendung zugeführt werden. Lesen Sie dazu auch unseren Bericht „Neun Brücken...“ auf Seite 11. PHOTO: MAX WILD

# Insgesamt neun Brücken mussten weichen

Auf Grund des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens soll die A 99 zwischen Kreuz München Nord und Kreuz München Ost 6-spurig ausgebaut werden. Das Bauunternehmen Max Wild aus Berkheim wurde mit dem Abbruch der jeweiligen Bauwerke beauftragt.

**München (ABZ).** - Mit einem Abbruchvolumen von ca. 3 bis 4 Mio. Euro teilen sich die Abbrucharbeiten in mehrere Bauabschnitte auf. Das Megaprojekt umfasst den Abbruch von insgesamt neun Brücken. Erst galt es, das Mittelfeld der Brücke bei Ismaning an der Münchener Straße abzurechnen. Das dreifeldrige Brückenbauwerk aus Spannstahlbeton

wog insgesamt 9000 t. Der Abbruch unterteilt sich in zwei Bauabschnitte. Im ersten Abschnitt wurde der Überbau des Mittelfeldes der fast 60-jährigen Brücke abgebrochen. Die Schwierigkeit lag hier



**CLEANFIX.ORG**

SAUBERE KÜHLER

- mehr Leistung
- weniger Verbrauch
- weniger Lärm

in den vorherrschenden bis zu 95 Jahre alten Entwässerungsleitungen, die ca. 1,5 m tief im Erdreich unter der Brücke verlaufen. Diese besonderen Rahmenbedingungen hatten zur Folge, dass bereits im

Juni vergangenen Jahres zahlreiche Vorabmaßnahmen im Rahmen einer detaillierten Projektplanung getroffen worden sind.

Vor dem eigentlichen Abbruch war noch einiges zu tun. Sämtliche Fahrzeuge der Stadt München wurden in die östlichen Randbezirke über die Freisinger Landstraße umgeleitet. Dazu Bauleiter Stefan Scholz von der Firma Max Wild: „Durch die Umleitung sind Staus nicht auszuschließen und auf den Umleitungsstrecken wird wohl dichter Verkehr sein.“

Nachdem die Asphaltdecke der A 99 zurückgebaut wurde, bestand die erste Aufgabe der Abbruchmannschaft darin, ein 1 m dickes Fallbett aus Kies und Sand unterhalb der Brücke zu platzieren. Scholz erklärt: „Das Fallbett ist elementar, denn es dämpft nicht nur die Erschütterung, wenn die Betonmassen auf die Münchener Straße krachen, es schützt auch die Hochdruckwasserleitungen und

den Asphalt vor Schäden durch unsere schweren Baumaschinen.“

Auf und unter der Brücke traf derweil ein eingespieltes Team weitere Vorbereitungen für den großen Augenblick. Der Stahlbetonüberbau wurde an sechs HEB 1000 Stahlträgern mit Gewindestangen abgehängt.

Um zu verhindern, dass Abbruchteile, die mehr als 1 t wogen, auf den Untergrund und den vorherrschenden Hochdruckwasserleitungen einschlagen, wurde der Überbau mittels Gerüsttürmen unterstützt.

Stefan Scholz sprach hier von einem „anspruchsvollen Abbruch, insbesondere auf Grund der beengten Platzverhältnisse“. Denn eine Brücke dieser Höhe erfordere viel technisches Know-how und jahrelange Erfahrung im Brückenabbruch, fügte er an.

Nachdem alle Vorbereitungen getroffen waren, startete die Caterpillar-Flotte, ausgerüstet mit Abbruchzangen, Greifern und Hydraulikmeißeln den Abbruch des Brückenbauwerks. Mittels Hydraulikmeißeln wurde der Überbau zunächst perforiert und anschließend mit Hydraulikzangen sukzessive gemäß Abbruchplänen rückgebaut. Der Abbruch verlief reibungslos, planmäßig und ohne Zwischenfälle. Eine deutliche Erleichterung innerhalb des Teams sei zu spüren gewesen, meinte Scholz.

Insgesamt 750 m<sup>3</sup> Stahlbeton landeten im letzten Schritt auf der Ladefläche der Dumper, die sich am frühen Morgen zum nahegelegenen Lagerplatz zur Fraktionierung der Baustoffe in Bewegung setzten. Vor Ort wurde der Stahlbeton pulverisiert. Schließlich sollte alles soweit wie möglich einer Wiederverwendung zugeführt werden.

In den darauf folgenden vier Wochen wurden dann Randfelder, Pfeilerscheiben und Widerlager rückgebaut. Hierbei stellte besonders der Rückbau von Streifenfundamenten in unmittelbarer Nähe zu den Hochdruckwasserleitungen eine besondere Herausforderung dar. Lohn der Mühen: Durch das Teamwork aller Beteiligten, insbesondere des gekonnten Zusammenspiels der Maschinenisten und der vier Bagger, wurde das Baufeld schneller als geplant für den Verkehr freigegeben.



Die Abbrucharbeiten an der Autobahn 99 nahe München verliefen trotz einiger Unwägbarkeiten durchweg problemlos.

FOTO: MAX WILD