08.
03.
2004

Termine treiben Bau voran

Mit Hochdruck wird an der Fuldatal- und der Strauchgrabenbrücke gearbeitet

MALSFELD/MELSUNGEN. Der Termin für die neue Straße von der B 83 am Sommerberg bis zur Autobahnanschluss-Stelle Malsfeld steht. „Im September", berichtete Kurt Stöhr, Geschäftsführer des Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldatal, „muss alles laufen".

Die Gründe, das gewaltige Straßenbauprojekt noch schneller und konzentrierter voranzutreiben, liegen auf der Hand. Ab 1. Oktober soll die neue Pharmafabrik von B.Braun Melsungen an den Start gehen. Was dort produziert wird, soll zum Teil bei einem Logistikunternehmen im Gewerbegebiet deponiert werden. „Da wird sich ein erhöhter Verkehr abwickeln", prognostiziert Stöhr. Den durch Obermelsungen laufen zu lassen, wäre eine kritische Sache, betont der 69-Jährige.

Neue Kreisstraße 20 entsteht in drei Abschnitten

Daneben startet dieser Tage in Melsungen die Kanalbaumaßnahme an der Nürnberger Straße, die in diesem Zuge auch erneuert und verbreitert wird. „Das treibt uns voran", sagt Stöhr.

Die Strauchgrabenbrücke: Mit einer leichten Kurve zieht sich das Bauwerk, Bestandteil des Autobahnzubringers von der B 83 am Sommerberg zur BAB-Anschluss-Stelle Malsfeld, durchs Gelände, hier Zweckverbands-Geschäftsführer Kurt Stöhr. FOTOS: LACHE-ELSEN/ZAL

In drei Bauabschnitten entsteht die neue Straße, die in künftigen Plänen als Kreisstraße 20 geführt wird. Zu etwa 80 Prozent ist der erste Abschnitt vom Kreisverkehr in Ostheim bis zur Strauchgrabenbrücke kurz vor Malsfeld fertig gestellt. Dort ist die neue Straße bereits mit einer Tragschicht versehen, die als dritte über der Verschleiß- und der Binderschicht die Fahrbahn komplettiert. Was noch fehlt, sei die Entwässerung der neuen K 20 in diesem Bereich. Beginn des zweiten Bauabschnitts ist die Strauchgrabenbrücke, die ein Tal mit einem kleinen Bächlein überspannt. „Die liegt schön in der Kurve drin", beschrieb Stöhr das in sich geschwungene Bauwerk bei einer Ortsbesichtigung Auch dort wird flott gearbeitet. Bis spät in die Nacht soll am 20. April das Brückenbauwerk mit Beton verfüllt werden.

Mit den Bauarbeiten des dritten Abschnitts ab der Ostseite der neuen, 400 Meter langen Fuldatalbrücke bis zum Anschluss an die B 83 am Sommerberg ist das Korbacher Tief- und Straßenbauunternehmen Rohde betraut. Das Baufeld für die Trasse haben sie vergangene Woche frei gemacht, sprich, alte Telegrafenmasten und Buschwerk entfernt. Die Büsche herauszunehmen, das musste noch im Winter passieren, damit Vögel hier nicht mehr nisten.

Die neue Straßenführung am Sommerberg erfordert es, Gasleitungen umzulegen. Auch eine Notrufsäule beim Gut Fahre stand im Weg. Laut Aussage des Amts für Straßen- und Verkehrswesens Kassel sei es fraglich, so Stöhr, ob die Notrufsäule wieder installiert wird. Im Zeitalter der Mobiltelefone sei das verzichtbar.

30 bis 40 Mitarbeiter von Baufirmen und Lkw-Fahrer sind täglich an den Straßenabschnitten im Einsatz. Fortgeschritten ist der Bau des neuen Logistiklagers der Firma Reimer Spedition und Logistik, die am Kreisel in Ostheim eine neue Niederlassung baut. Insgesamt ist Kurt Stöhr zuversichtlich: „Ich gehe davon aus, dass Ende September auf dieser Straße gefahren wird." (ALE)

Hunderte Kubikmeter Beton: Enorme Mengen an Material wurden für die 400 Meter lange Fuldatalbrücke verbaut; die gewaltige Dimension verdeutlicht die Höhe des Brückenkopfs, unter dem Kurt Stöhr steht. In der Verlängerung der Brücke ist die Niederlassung von B.Braun Melsungen in den Pfieffewiesen zu erkennen.

Schönes, blaues Unkraut

Der blau wogende Streifen fällt beim Vorbeifahren sofort ins Auge: An einem Getreidefeld vor den Toren Röhrenfurth blühen Kornblumen. Immer wieder lassen sich Vorüberkommende von den Blüten anlocken: Aus dem schönen blauen „Unkraut" lassen sich doch trefflich Blumensträuße pflücken. Die Chance nutzten kürzlich auch Christiane und Karl-Heinz Dietrich aus Melsungen. Viel zu selten, finden sie, sieht man in der Landschaftt noch blaue Farbtupfer wie diesen. (TNS) FOTO: SANGERHAUSEN

24.04.2004

Noch keine Brücken-Lösung

Ursache für Bewegung unter der neuen Fuldabrücke nicht gefunden

MALSFELD. Nur die Feinschicht auf der Fahrbahn fehlt noch. Ansonsten sei die Fuldabrücke im Zuge des neuen Autobahnzubringers, der die B 83 mit dem A 7-Anschluss Malsfeld verbinden wird, fertig. Und die Aufschüttungen für die Auffahrten auf die Brücke müssen noch gemacht werden, erläuterte Klaus Stiegel in der Versammlung des Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldatal. Der Verbandsvorsitzende umriss in der Sitzung am Dienstag die Probleme, die es noch immer mit dem Brückenbauwerk gibt - oder besser: unter dem Bauwerk. Der Untergrund hatte sich im Mai bewegt (wir berichteten), so dass das Widerlager West und der erste Pfeiler sich leicht verschoben. Der Überbau habe jedoch nichts abbekommen, sagte Stiegel.

Was die Bewegung ausgelöst habe, wisse man noch immer nicht. Mehr Klarheit erhoffe man sich von einer Besprechung, die am 7. Juli ansteht: Dann sollen Gutachter, Verband und Baufirmen an einen Tisch kommen, um das weitere Vorgehen zu beraten. Dabei werde es darum gehen, ob nun weitere Sicherungsmaßnahmen nötig sind. „Der Professor wird sein Sicherheitskonzept vorstellen und mit den Firmen diskutieren." Nach der Besprechung solle der Gutachter in die Verbandsversammlung eingeladen werden, um die Mitglieder zu informieren. „Wir gehen immer noch davon aus, dass im September alles fertig wird", sagte Stiegel optimistisch. Alle anderen Arbeiten seien planmäßig fortgeführt worden.

Durch die Panne werde die Brücke mehr kosten. Doch der Zweckverband sieht sich bei dieser Teuerung außen vor: „Wir haben eine betriebsfertige Brücke bestellt." Vor Beginn der Brückenbauarbeiten sei ein Baugrund-Gutachten gemacht worden, erinnerte Stiegel. Daraufhin war beschlossen worden, die Brücke mit Pfählen zu verankern: Widerlager und einige Pfeiler stehen auf zwölf Pfählen, die in 16 Meter Tiefe getrieben wurden. Sie sollen die unterschiedlichen Gesteinsschichten sichern. „Vielleicht müssen zur Sicherheit noch mehr Pfähle eingebracht werden," sinnierte Stiegel, „aber alles weitere wäre Kaffeesatz-Leserei." (siehe Artikel rechts) (TNS)

Vergebliche Suche nach der Gleitfuge, seit Wochen Ruhe

MALSFELD. Mit einem Riss, der in der Aufschüttung am Widerlager West der neuen Fuldabrücke entdeckt wurde, fing alles an: Anscheinend hatte es eine Bewegung an der oder unter der Brücke gegeben. Das war Mitte Mai, berichtete Klaus Stiegel, Vorsitzender des Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldatal.

▶ Als Soformaßnahme beantragt der Zweckverband beim Land Beweissicherung. Das Landgericht in Kassel benennt einen Gutachter.

▶ Messpunkte werden eingerichtet, um erkennen zu können, ob sich weiter etwas bewegt.

▶ Um einen vermuteten Druck von der Brücke zu nehmen, werden Aufschüttung sowie eine Erdabalgerung in der Nähe des Bauwerks entfernt.

▶ Messgeräte, die in den Boden eingelassen werden, sollen festhalten, ob es unterirdische Verschiebungen gibt.

Seit Wochen gebe es keinerlei Bewegung mehr an der Brücke. Im Untergrund sei alles ruhig, und Widerlager und Pfeiler rühren sich ebenso wenig, erklärte Stiegel. Vermutet wurde von Anfang an eine so genannte Gleitfuge: Die aus dem Tertiär stammenden Gesteinsschichten im Untergrund bewegen sich an manchen Stellen übereinander weg. Sie sind alle leicht Richtung Fulda geneigt und können in diese Richtung abrutschen. Gefunden wurde die Gleifuge jedoch nicht. (TNS)

Finden, wo der Boden gleitet

01.05.2004

Unter der neuen Brücke für den Autobahnzubringer rutscht es

MALSFELD. Eine Katastrophenmeldungen machte im Hochland die Runde: Die neue Fuldabrücke für den Autobahnzubringer habe sich gesetzt, hieß es. Doch so schlimm sei es nicht, sagte Kurt Stöhr, Geschäftsführer des Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegebiet Fuldatal: „Es gibt eine Bewegung im Untergrund beim Widerlager West, die wird zurzeit untersucht." Irgendwo dort sei unterirdisch eine sogenannte Gleitfuge.

Die Bodenschichten, auf denen gebaut wurde, stammten aus dem Tertiär. Sand, Kohle, Sandstein und andere massive Schichten kämen dort vor, alle seien leicht in Richtung Fulda geneigt und praktisch ständig in Bewegung. „In dem Einschnitt für die Trasse kann man die Schichten gut erkennen", sagt Stöhr. An manchen Stellen rutschten sie übereinander weg. „Das ist im Millimeterbereich, das können Sie so gar nicht sehen." Die Bauüberwachung hatte einen kleinen Riss in der Aufschüttung am westlichen Widerlager bemerkt und Experten zu Rate gezogen. Jetzt werde gebohrt, bis zu 30 Meter tief, um herauszufinden, wo sich die Gleitfuge genau befinde. Danach müsse man feststellen, ob und wie die Brücke gesichert werden muss.

Schichten aus dem Tertiär sind alle zur Fulda geneigt

Im Moment sei die Brücke sicher, „wir messen dauernd, da steht alles fest." Die Lager des Widerlagers West und des ersten Pfeilers würden vorsorglich untersucht. Der Überbau, erläutert Stöhr, liege ganz locker auf den Stützen. Denn die Brücke bewege sich ständig, allein schon durch Sonneneinstrahlung kämen zentimeterweise Verschiebungen zustande.

Der Zweckverband habe beim Landgericht Kassel beantragt, einen unabhängigen Gutachter zu bestellen. Es gebe einen Professor an der Uni Kassel, der sich auf solche Fälle spezialisiert habe. Dieser solle nachher den Schaden ermitteln, einen Sanierungsvorschlag erarbeiten und herausfinden, wessen Schuld die Panne sei. „Bei so etwas gibt es einen Schuldigen, und der muss dann auch bezahlen." Wie hoch die Kosten sein werden, dazu mochte Stöhr gestern noch nichts sagen. „Ende nächster Woche wissen wir mehr." Trotz allem hofft Stöhr weiter, dass der Zubringer im September fertig wird, wie es geplant war. (TNS)

Nur die Brücke macht Kummer

26.07 2004

Arbeiten am neuen Autobahnzubringer haben B 83 erreicht

MALSFELD. Baustelle, Ampel, Wartezeiten: Die Baufahrzeuge sind aus Richtung Gut Fahre bis zur Bundesstraße 83 vorgerückt. Die Arbeiten am Autobahnzubringer Malsfeld sind damit in den fließenden Verkehr hineingewachsen. Der Frostschutz werde eingebracht, erläuterte auf Anfrage Kurt Stöhr, Geschäftsführer des Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldatal. Die Firma Rohde aus Korbach arbeite an dem Abschnitt von der Fuldatalbrücke bis zur Bundesstraße und auf der B 83, am sogenannten dritten Baubschnitt.

Den ersten und den zweiten Bauabschnitt betreut die Arbeitsgemeinschaft Kirchner und Bickhardt, 3700 Meter vom Kreisel Ostheim bis zur Fuldatalbrücke. Die Straße von Ostheim bis zum Anschluss an die Kreisstraße nach Malsfeld „wollen wir bis zum 8. August in Betrieb nehmen, zumindest als Umleitungsstrecke", sagt Stöhr. Sorgenkind ist nach wie vor die Fuldatalbrücke, die sich durch eine Bewegung des Untergrundes verschoben hatte und die nun vor ihrer Freigabe für die Zukunft erstmal gesichert werden muss.

Winterfest: Asphaltierungsarbeiten auf der B 83 nahe der Pfieffewiesen. Klaus Schlömm steuert die Maschine. Im Zuge des neuen Autobahnzubringers wird der Frostschutz eingearbeitet. FOTO: SCHÜLBE

Untergrund muss gesichert werden, bevor Verkehr rollt

Der vom Landgericht Kassel beauftragte Gutachter habe in einer Versammlung seine Vorschläge vorgestellt, sagten Stöhr sowie Bauleiter Alfred Gundrum. Die Gleitfuge, eine instabilde Gesteinsformation im Untergrund, sei nicht gefunden worden, erläuterte Gundrum, man habe nur rechnerisch ihre ungefähre Lage ermitteln können. Bis heute können alle Betroffenen auf die Vorschläge des Professors reagieren. Danach werde entschieden, was gemacht wird.

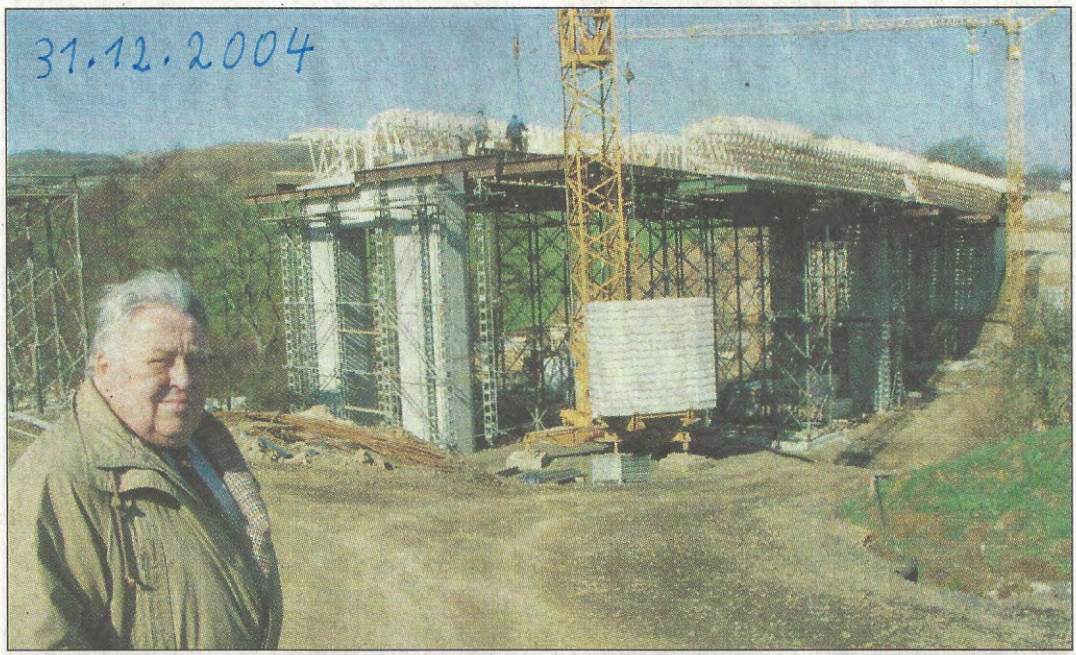
Fakt sei, erklärt Stöhr, dass der Boden instabil ist. „Das hätte zu jeder Zeit in Bewegung kommen können, morgen oder in hundert Jahren." Möglicherweise hätten die Bauarbeiten die Bewegung provoziert, man könne aber nicht sagen, dass bestimmte Erdablagerungen die Ursache für das Rutschen seien.

Als Sicherung seien Bohrdübel im Gespräch, also Pfähle mit einem Durchmesser von 1,5 Metern, die die Schichten festigen sollen. Das würde teuer und langwierig, so Gundrum. Wenn die Maßnahme ausgeschrieben werden muss, könne man einschließlich Bauzeit mit drei Monaten rechnen. Etwas Zeit würde man sparen, wenn es ohne Ausschreibung ginge.

Wer nachher welche Kosten trägt, müsse noch geklärt werden. Sobald jedoch technisch klar sei, was zu tun ist, werde der Zweckverband handeln, um weitere Verzögerungen zu verhindern. Denn die Brücke sei ansonsten so gut wie fertig. In der zweiten Augusthälfte könne der Belag aufgetragen werden, sagt Stöhr, „damit liegen wir im Zeitplan". (TNS)

Zahlensplitter

Zurzeit arbeiten täglich 30 Leute auf der Großbaustelle Autobahnzubringer, dazu kommen noch diverse Lkw-Fahrer. 20 Laster und Bagger sind jeden Tag im Einsatz. Gearbeitet wird von 7 bis 18 Uhr. Die Strecke ist etwas über vier Kilometer lang. (TNS)



Die Strauchgrabenbrücke: Mit einer leichten Kurve zieht sich das Bauwerk, Bestandteil des Autobahnzubringers von der B 83 am Sommerberg zur Anschluss-Stelle Malsfeld, durchs Gelände. Vorn im Bild Zweckverbands-Geschäftsführer Kurt Stöhr. ARCHIVFOTO: LACHE-ELSEN/NH

Termine treiben Bau voran

8. März: Mit Hochdruck laufen Arbeiten an den Brücken der Umgehung

MALSFELD/MELSUNGEN. Der Termin für die neue Straße von der B 83 am Sommerberg bis zur Autobahnschluss-Stelle Malsfeld steht. „Im September", sagt Kurt Stöhr, Geschäftsführer des Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldatal, „muss alles stehen". Die Gründe, das gewaltige Straßenbauprojekt noch schneller und konzentrierter voranzutreiben, liegen auf der Hand.

Ab 1. Oktober soll die neue Pharmafabrik der B.Braun Melsungen AG an den Start gehen. Was dort produziert wird, soll zum Teil bei der BWG Reimer Spedition und Logistik im Gewerbegebiet in Ostheim deponiert werden. Zu etwa 80 Prozent ist der erste Abschnitt vom Kreisverkehr in Ostheim bis zur Strauchgrabenbrücke kurz vor Malsfeld fertig gestellt. Beginn des zweiten Abschnitts ist die Strauchgrabenbrücke, die ein Bächlein überspannt. Ein Korbacher Unternehmen ist mit dem dritten Abschnitt ab der Ostseite der neuen, 400 Meter langen Fuldatalbrücke bis zum Anschluss an die B 83 am Sommerberg betraut. (ALE)

Wie Nägel durch zwei Bretter

Unter der Fuldatalbrücke werden die Gesteinsschichten aneinander befestigt

MALSFELD. Die hydraulisch bewegten Arme ruckeln hin und her. Das Eisenrohr mit 1,50 Meter Durchmesser hat die tonnenschwere Maschine dabei fest im Griff. Zentimeter für Zentimeter frisst sich die Röhre in den Untergrund. Schön gerade muss die Bohrung sein, weswegen der eine Arbeiter ständig mit der Wasserwaage nachmisst, während

Rohr frisst sich Zentimeter für Zentimeter in den Boden

der andere am Joystick die Richtung korrigiert. Geht es nicht mehr weiter, kommt der Schalengreifer zum Einsatz: Am Kran herabgelassen fährt das Gerät in das Rohr und holt die Erde herauf. Das nächste Rohr wird aufgesetzt. Stück für Stück wird das Loch auf diese Weise 20 Meter tief.

Die Aufgabe für die Firma Himmel und Papesch laute, „eine geologische Störzone durch Großbohrpfähle verdübeln", sagt Oberbauleiter Andreas Storch. Der Boden in den Schichten unter der neuen Fuldatalbrücke bei Malsfeld war ins Rutschen geraten: Unterirdisch gibt es verschiedene Gesteinsschichten, von denen eine sich in Bewegung gesetzt hatte, errechneten die Experten. Die bewegt sich augenblicklich zwar nicht, muss aber für die Zukunft gesichert werden, bevor die Brücke für den Verkehr frei gegeben werden kann.

Die Fachfirma aus Bebra hat diese Woche mit der Arbeit begonnen. Sie wird 26 Dübel setzen, jeweils etwa 18 Meter tief. Diese sollen die Gesteinsschichten miteinander verbinden und künftiges Rutschen aufhalten. „Das ist, als ob man zwei Bretter aufeinander nagelt", erklärt Kurt Stöhr, Geschäftsführer des Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegbiet Mittleres Fuldatal. Der Zweckverband ist Bauherr, da die

Eingeschwebt: 26 Rohre mit 1,5 Metern Durchmesser werden in den Untergrund neben der Brücke geschoben. FOTOS: SANGERHAUSEN

Der Schalengreifer senkt sich in das Bohrloch, um Erdreich nach oben zu holen.

Brücke Teil der Erschließung des Gewerbegebietes ist. Sie wird den direkten Weg von der Bundesstraße 83 zum Autobahnanschluss Malsfeld ebnen. Und zwar noch im Spätsommer, ist sich Stöhr sicher.

Die Brücke an sich ist fertig, lediglich der Anschluss an die Straße fehlt. Der kann erst gebaut werden, wenn die Brücke sicher steht, vielleicht auch schon, während noch die letzten Dübelarbeiten laufen. Bis dahin muss Himmel und Papesch noch tüchtig bohren.

Für eine Bohrung, sagt Storch, brauche man etwa eineinhalb Arbeitstage. Im Schnitt sind fünf Leute auf der Baustelle. Samstagsarbeit werde nicht ausgeschlossen, damit es zügig vorangeht. (TNS)

Erst bohren, dann greifen

Greiferbohrverfahren heißt die Methode, mit der die Löcher gegraben werden: Die Rohre, die in den Boden gedreht werden, dienen nur zur Stabilisierung des Lochs. Sind sie in der Erde, lässt man die so genannten Bewehrungskörbe darin hinab - schwere Eisengeflechte, die dem unterirdischen Pfeiler Halt geben. Dann kommt der Beton, 35 Kubikmeter pro Pfahl. Während der Beton hineinfließt werden die Rohre, die quasi die Verschalung gebildet haben, langsam herausgezogen.

Bevor die Firma mit dem Bohren beginnen konnte, musste sie sich erstmal einen Weg zur Baustelle schaffen: Der Kran, mit dem die Rohre und die Bewherungskörbe zur Bohrstelle gehievt werden und an dem auch der Schalengreifer hängt, wiegt 100 Tonnen und brauchte eine feste Standfläche. Sechs Meter Kettenbreite misst der Riese, der Mast kann bis zu 30 Meter ausgefahren werden. Mit 400 PS ist er an der Arbeit. (TNS)

Bewehrungskörbe heißen die riesigen Eisengeflechte, erläutert Oberbauleiter Andreas Storch, die den unterirdischen Betonpfeilern Halt geben.

Vor knapp einem Jahr: ein Riss vor der Brücke

Anfang Mai vergangenen Jahres machte die Entdeckung die Runde: An der neuen Fuldabrücke für den Autobahnzubringer Malsfeld war ein Riss entdeckt worden, nicht im Bauwerk selbst, sondern in der Aufschüttung am Widerlager West.

Kurt Stöhr, Geschäftsführer des Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegebiet Fuldatal, erläuterte: Es gebe eine Bewegung im Untergrund. Irgendwo dort sei unterirdisch eine so genannte Gleitfuge, das heißt, die Bodenschichten, auf denen gebaut wurde, stammten aus dem Tertiär. Sand, Kohle, Sandstein und andere massive Schichten kämen dort vor, alle seien leicht in Richtung Fulda geneigt und praktisch ständig in Bewegung, im Millimeterbereich, für das menschliche Auge nicht wahrnehmbar.

In der Zwischenzeit haben sich verschiedene Gutachter mit dem Problem beschäftigt, zuletzt Dipl.-Ing. Rudolf Dürrwang, der aufgrund seiner Erfahrung beim Bau der Schnellbahntrasse in der Region glaubt, die Gleitfuge recht genau lokalisieren zu können. Derzeit beobachten die Statiker gespannt die Arbeiten an der Baustelle in der Hoffnung, die bisher rein rechnerisch ermittelte Gleitfuge bald in natura finden zu können. Laut Dürrwang haben die Brückenpfeiler die Bahnstrecke gerettet: Die Gleitfuge, so der Fachmann gegenüber dem Zweckverband, wäre bis zu den Schienen gerutscht, hätten die Brückenpfeiler sie nicht aufgehalten. (TNS)

30.04
2005

Riesendübel halten Brücke

Im Juli sollen Autos zwischen B 83 und A 7 auf neuer Straße rollen

Von Frank Thonicke

MALSFELD. Fast genau ein Jahr ist es her, da hätte Kurt Stöhr heulen können. Viel hatte der Mann, der 38 Jahre lang Bürgermeister von Malsfeld (Schwalm-Eder-Kreis) war, erlebt - aber so etwas noch nicht.

Eine neue Brücke über die Fulda sollte so etwas wie das Aushängeschild der ganzen Gegend um Malsfeld werden. Symbol einer Zukunft, die mit Arbeitsplätzen gesegnet sei. Die Brücke sollte die Autobahn 7 mit dem aufstrebenden Malsfelder Gewerbegebiet und der B 83 unweit des B.-Braun-Melsungen-Werkes in den Pfiffewiesen verbinden. Die ebenfalls neue Straße, so die Prognosen, würde dereinst von mehreren tausend Autos und Lastwagen pro Tag befahren werden.

Und nun - nun war die Brücke einfach weggerutscht, weil sie auf unsicherem Gelände gebaut worden war. Planer, Statiker, Bauarbeiter hatten versagt - und Kurt Stöhr, der nach seinem Bürgermeisteramt ehrenamtlicher Geschäftsführer des „Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldatal" ist, war verzweifelt.

Ihn trägt die neue Fuldabrücke schon: Kurt Stöhr, Geschäftsführer des Zwekcverbandes für das Gewerbegebiet Mittleres Fuldatal und früherer Bürgermeister von Malsfeld, ist zuversichtlich, dass die Brücke nach Beseitigung der Untergrundprobleme im Juli für den Verkehr freigegeben werden kann.

Sie geben Halt: 26 riesige Dübel sollen die neue Fuldabrücke zwischen Malsfeld und Melsungen stabilisieren. Der Untergrund hatte sich überraschend als trügerisch erwiesen. FOTOS: THONICKE

Heute, ein Jahr später, ist Kurt Stöhr wieder optimistisch. Schon im Juli soll die neue Brücke für den Verkehr freigegeben werden. Die Verzweifelung ist gewichen, der Zorn scheint verraucht. Dass der Untergrund der Brücke plötzlich wegrutschte, damit hatte niemand gerechnet.

Entlastung für Stadtverkehr in Melsungen

Schließlich hatte ein renommiertes Bauunternehmen den Auftrag bekommen, hatten bekannte Statiker die Berechnungen vorgelegt. Was sie offensichtlich nicht beachteten: Der Untergrund, der aus dem Tertiär stammt und damit rund sieben Millionen Jahre alt ist, besteht aus mehreren übereinander gelagerten Schichten. Eine dieser Schichten war nun ins Rutschen geraten - vorbei war es mit der ersehnten freien Fahrt über die Brücke.

Inzwischen laufen die Sanierungsarbeiten auf Hochtouren. So, wie etwa Bretter zusammengenagelt werden, werden nun die Gesteinsschichten unter der Brücke mit riesigen Betondübeln zusammengehalten.

26 dieser Monsterdübel - jeweils 1,50 Meter im Durchmesser und rund 20 Meter lang - kommen zurzeit in den Untergrund.

Im Juli, hofft Kurt Stöhr, werden die Autos über die Brücke rollen. Entlastet wird dann vor allem Melsungen, denn der Verkehr von und zur Autobahn 7 aus Richtung Rotenburg muss nicht mehr durch die Stadt, sondern kann schon bei Ostheim auffahren.

Fünf Millionen in den Sand gesetzt!

Streit um Autobahnzubringer-Brücke: Wegen Planungsfehler kann Verkehr nicht rollen

Steht frei und ungenutzt in der Landschaft: Die Brücke zum Autobahnzubringer in der Gemeinde Malsfeld. Im Hintergrund: das B.Braun Werk Pfieffewiesen. *Fotos: Schaumlöffel*

Von ULF SCHAUMLÖFFEL

■ MALSFELD – Um bis zu 5.000 bis 6.000 Autos täglich könnte der Verkehr durch die Gemeinde Malsfeld und die Stadt Melsungen entlastet werden – wenn die Brücke zum Autobahnzubringer Malsfeld endlich einmal fertig gestellt würde. Zur Entlastung gebaut, belastet sie jetzt vor allem die Nerven aller Beteiligten. Denn während der Bauarbeiten hat sich das Erdreich gesenkt. Nun steht sie frei in der Landschaft – weil bei der Erstellung von Bodengutachten ein Planungsfehler gemacht wurde.

„Der Hang, an dem die Brücke steht, war schon immer problematisch. Das wusste auch die Deutsche Bundesbahn, der das Gelände früher gehörte", sagt Kurt Stöhr, Geschäftsführer des Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegebiet Fuldatal. Und Bodengutachten belegen dies ebenfalls. Stöhr will allerdings klar stellen: „ Entgegen vieler zur Zeit herrschenden Gerüchten ist der Zweckverband nicht Schuld an dem Planungsfehler. Da es im Schwalm-Eder-Kreis kein Tiefbauamt gibt, wurden die Aufträge für Bodengutachten vom Kasseler Tiefbauamt vergeben. Die Baufirma, die mit dem Bau der Brücke beauftragt worden war, ließ dann aber neue Gutachten erstellen, um die Statik für ihre Brücke zu berechnen. „Dabei wurde dann wahrscheinlich vergessen, die horizontal wirkenden Kräfte neu zu berechnen. Es hat sich also einer auf den anderen verlassen", so Stöhr weiter.

Jetzt erstellt ein Gutachter vom Landgericht Kassel ein Sanierungskonzept – für eine nagelneue Brücke! Weitere 2,5 Millionen Euro sind dafür veranschlagt. Welche von den beteiligten Firmen für welchen Anteil der Schadensumme aufkommt, wird höchstwahrscheinlich in einem Vergleich bei Gericht geklärt werden.

Stöhr rechnet damit, dass bis spätestens Ende Juli der Verkehr endlich über die Brücke rollen kann. Und somit die umliegenden Gemeinden und Städte vom Durchgangs-Verkehr entlastet werden.

Die Durchfahrt nach Melsungen, Spangenberg oder Rotenburg wird wohl auch in den nächsten Wochen noch nicht möglich sein.

Hintergrund

Die Städte Melsungen, Felsberg und Spangenberg sowie die Gemeinden Malsfeld und Morschen haben sich zum Zweckverband Fuldatal zusammen geschlossen, um unter anderem die Fuldatal-Brücke zu bauen. 80 Prozent der Kosten werden dabei durch das Gemeindeverkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) und das Finanz-Ausgleichs-Gesetz (FAG) getragen. Die restlichen 20 Prozent vom Zweckverband. Die Gelder vom GVFG werden vom Land an die Gemeinden verteilt. Beispielsweise aus den Einnahmen von KFZ- und Mineralölsteuern.

Die Bodenschichten auf denen die neue Brücke gebaut wurde, sind tertiäre Formationen, die vor zig Millionen Jahren aus Geröll-, Ton- und Sandschichten entstanden sind. Im Lauf der Zeit entstand eine Gleitfuge, in der sich die verschiedenen Schichten vermischt haben. Dadurch ist der Hang praktisch ständig in Bewegung.

Kurt Stöhr, Geschäftsführer des Zweckverbandes beim Studieren der Pläne für die Sanierung.

Schaumstoff vors Widerlager

25.06.2005

Besonders leichtes Material für Aufschüttung an der Brücke

MALSFELD. Wie mit großen Bauklötzen aufgeschichtet sieht das aus, was einmal den Damm zwischen Brücken-Widerlager und Straße bilden soll: An der neuen Fuldatalbrücke im Zuge des Autobahnzubringers Malsfeld wird ein besonders leichtes Material verwendet.

Ziel des Ganzen: Den Druck auf die Brücke so ge-

Ziel: Druck auf Brücke gering halten

ring wie möglich zu halten, erläutert Kurt Stöhr, Geschäftsführer des Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldatal. Der Zweckverband ist Bauherr der Brücke.

Die Befestigung der Brücke sei abgeschlossen: 26 Bohrpfähle kamen rings um das Widerlager West in die Erde, 22 Meter tief. Der letzte davon wurde vorige Woche verankert. Sie sollen die unterirdische Gleitfuge fixieren, die die Brücke in Bewegung gebracht hatte. Die scweren Baumaschinen, mit denen die Pfähle in den Boden gebracht wurden, wurden zerlegt und abtransportiert.

Das Gutachten, dass vor diesen Befesigungsarbeiten erstellt worden war, weise darauf hin, dass es während des Einbaus der Pfähle „zu Setzungen des Bauwerks" kommen könnte, berichtet Stöhr. „Deshalb haben wir ein Messprogramm in Auftrag gegeben, das während der Bauarbeiten die Bewegung überprüft hat."

Bewegungen werden überprüft

Mit bloßem Auge wäre eine Bewegung im Millimeter- oder auch Zentimeterbereich gar nicht zu sehen. Um rechtzeitig reagieren zu können, habe man Pressen eingebaut, die die Brücke anheben könnten, damit am Überbau kein Schaden entsteht. Das habe auch funktioniert: Das Widerlager habe sich leicht gesenkt und sei wieder zurück gerutscht, sagte Stöhr.

Als weitere Sicherungsmaßnahme ließ der Zweckverband zusätzlich zur Tiefengründung eine Flachgründung bauen: Das Widerlager stehe auf Bohrpfählen, die irgendwo im Untergrund auf die Gleitfuge treffen. Als diese sich bewegte, könnte sie die Bohrpfähle, die das Fundament des Brückenpfeilers bilden, in Mitleidenschaft gezogen haben.

Kurt Stöhr

Um herauszufinden, ob deren Funktionstüchtigkeit beeinträchtigt wurde, müsste man sie ausgraben, was zu aufwendig wäre, meint der Geschäftsführer. Daher gehe man einfach vom schlimmsten Fall aus. Blanker Zement, der mit Druck unter das Widerlager gepumpt wird, soll die Fundament-Pfähle umfließen, eine Platte bilden und damit selbst zu einem weiteren Fundament werden.

Eine weitere Entlastung der Brücke soll nun noch der Schaumstoff bringen, der für den Damm am Widerlager

Verantwortliche gehen vom schlimmsten Fall aus

verwendet wird. Das gleiche Material nimmt man etwa auch zum Bau von Lärmschutzwällen.

Dazu wird die Erde zunächst abgetragen, um eine ebene Fläche zu erhalten, erläuterte Kurt Stöhr. Dann bilden die ein mal zwei Meter großen Quader Schicht um Schicht den Unterbau, auf den eine Erdschicht und schließlich die Straßendecke kommen. (TNS)

20.07.
2005

Wie Bauklötze im Großformat: Ein Damm, mit Styropor statt Erde, ist Bestandteil des Sanierungskonzepts der Fuldatalbrücke, hier Herbert Vaupel, stellvertretender Vorsitzender des Zweckverbands Mittleres Fuldatal, mit Jürgen Hasheider, der das ungewöhnliche Projekt überwacht. FOTO: LACHE-ELSEN/ZAL

Styropor nimmt den Druck

Sanierung der Fuldatalbrücke: Neuer Damm, weiß wie Schnee und leicht

MALSFELD. Wie überdimensionale Legobausteine wirkt das Material aus der Ferne, das dieser Tage an der Fuldatalbrücke zum Einsatz kam. Weiß und so groß, dass die Bauarbeiter im Vergleich zu den übermannshohen Quadern wie Spielzeug-Männchen wirken. Was sie verbauen, besteht aus Kunststoff. Der wird allerdings nicht - wie Lego - gesteckt, sondern verdübelt.

Leicht im Gewicht, aber gewaltig in der Dimension. 3500 Kubikmeter Styropor werden in den Damm zwischen Brücken-Wiederlager und der künftigen Straße eingebaut. Davon versprechen sich die Bauherrn, der Zweckverband Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldatal, vor allem eines: Gewicht zu sparen und damit den Druck von der Brücke zu nehmen, deren Untergrund sich wegen einer unterirdischen Gleitfuge gesetzt hatte (HNA berichtete).

Ein Gutachten hatte - als einen von mehreren Bestandteilen - empfohlen, den Damm nicht wieder mit Erde zu hinterfüllen, erklärte Jürgen Hasheider, der die Baumaßnahme ehrenamtlich überwacht. Stattdessen kommt das Leichtgewicht zum Einsatz.

Der Vorteil liegt für Hasheider auf der Hand: „Dieser Damm wiegt 80 Prozent weniger als die Erdaufschüttung vorher gewogen hat." Schwarz auf weiß haben sie von der Bundesanstalt für Straßenwesen attestiert bekommen, dass durch den Einbau dieses Leichtgewichts die Tragfähigkeit des Autobahnzubringers gegeben sei. „Das Material erfüllt die Bedingungen", betonte er.

Vorteile durch Gutachten bestätigt

Auch andernorts kam das Material in speziellen Fällen zu Einsatz. Als prominentestes Beispiel aus jüngster Zeit führte der Landrat a. D. und studierte Bauingenieur die Formel-1-Rennstrecke in Shanghai an. Weil das Areal in einem Sumpfgebiet liegt, wurde der Untergrund mit dem Material stabilisiert (siehe Hintergrund), berichtete er.

Auch für das ausführende Unternehmen, der Hoch- und Tiefbaufirma Fritz Franke aus Morschen, ist es eine Premiere, mit diesen mächtigen Quadern zu hantieren. „Wie mauern im großen Format", beschreibt Hasheider die ungewöhnlichen Verhältnisse zwischen Mensch und Material. Viel Schneidearbeit im Bereich der Böschung sei notwendig gewesen. Vorab musste vor allem der Untergrund sorgfältig aufbereitet werden. Drainageleitungen wurden verlegt, um den Untergrund trocken zu halten. Ein ungewöhnliches und besonderes Projekt, von dem bald nichts mehr zu sehen sein wird. Das strahlende Weiß, mit dem der Damm in die Landschaft leuchtete, verschwindet unter einer Schicht Mutterboden. Rollt der Verkehr erst über den neuen Zubringer, liegt das Styropor 1,70 Meter unter der Straßenoberkante, unter der Frost-, Fein- und Tragschichten der Straße. „Der Unterbau ist dann nicht mehr zu sehen", erklärte Herbert Vaupel, stellvertretender Zweckverbands-Geschäftsführer. (ZAL)

Material verschwindet unter einer Schicht Erde

Hintergrund

Gewicht sparen

Styropor ist das für die BASF eingetragene Warenzeichen für expandiertes Polystyrol (EPS) und wird aus Erdöl hergestellt. Mit diesem Material wird ein leichterer Damm an der Fuldatalbrücke geschaffen, die Bestandteil des neuen Autobahnzubringers vom Kreisel am Sommerberg zur Autobahnanschlussstelle Malsfeld-Ostheim ist. In Zahlen: Etwa 6300 Tonnen wog der Erddamm mit einem Volumen von 3500 Kubikmeter, rechnet man den Kubikmeter Erde mit 1,8 Tonnen. Demgegenüber bringt der Kubikmeter Styropor gerade mal 0,25 Tonnen auf die Waage, insgesamt also 875 Tonnen, erklärte Hasheider.

So könne der Damm auf 14 Prozent seines ursprünglichen Gewichts gesenkt werden und übe damit weit weniger Druck auf die neue Fuldatalbrücke aus.(ZAL)

Endspurt: An der Brückenbaustelle laufen letzte Arbeiten vor der Freigabe am Montag. Dirk Janicke (Foto) bringt ein Teilstück des Brückengeländers an, und die Straßenbauer streuen den frischen Belag der Fahrbahndecke mit Quarzkies ab. FOTO: SCHWARZ

Freie Fahrt übers Fuldatal

12.08.2005 Neue Brücke wird am Montag für den Verkehr frei gegeben

MALSFELD. „Ich bin schon drüber gefahren, sie hat gehalten." Ab Montag können das, was Kurt Stöhr schon getestet hat, alle Verkehrsteilnehmer ausprobieren: Die neue Fuldatalbrücke bei Malsfeld, letztes Glied der Kreisstraße 20, wird um 11 Uhr frei gegeben. 4,2 Kilometer lang ist das Teilstück, an dem bis jetzt alles hing (siehe auch Artikel rechts). Die letzten Arbeiten laufen, unmittelbar vor der Freigabe steht noch eine verkehrstechnische Überprüfung an, „das muss immer gemacht werden," erklärt der Geschäftsführer des Zweckverbandes Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldatal weiter. Der Zweckverband ist Bauherr. Die K 20 bildet mit der Brücke nun die direkte Verbindung zwischen Bundesstraße 83 und Autobahn 7

Entlastung für Ortsdurchfahrt Melsungen

und bietet damit freie Bahn für den Verkehr der Gewerbegebiete Pfieffewiesen und Ostheim. Außerdem, darauf weist Stöhr hin, werde damit die Ortsdurchfahrt Melsungen entlastet. Und die hat es nötig, gehen doch dort die Arbeiten auf der Großbaustelle Nürnberger Straße in die nächste Runde. Das erste halbe Jahr dürften auf der Brücke maximal 70 km/h gefahren werden, sagt Stöhr. Der Grund ist ein neuartiger Belag, der die Deckschicht bildet. Dieser bestehe aus einer modernen Mischung, die auch einen Kunststoff enthält und dadurch belastbarer sei. Die Oberfläche wirke etwas rauer, was für mehr Griff auch bei Nässe sorge, beschreibt es Stöhr.

Allerdings gehörten zu dieser Mischung lose Splittkörnchen, die sich erst nach und nach in die Straßendecke einfahren. Daher die Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Seiten der Brücken wurden mit Betongleitwänden versehen, die mehr Schutz böten als eine reine Planke. Sie könnten auch schwere Fahrzeuge auffangen.

Der Fußweg an der Südseite der Brücke wurde zudem mit einem Geländer gesichert, in dessen Handlauf ein Stahldraht eingezogen sei. „Falls wirklich mal ein Fahrzeug bis dahin durchbricht, wird es da noch aufgefangen," sagt Stöhr weiter. Allerdings seien die Betongleitwände bereits mit einer Abweisvorrichtung am Fuß versehen. Schert ein Fahrzeug dorthin aus, wird es vom Brückenrand weggeleitet. (TNS)

Dank Kunststoff weniger Druck

MALSFELD. Die letzte Schicht hat die neue Fahrbahn der Fuldatalbrücke bei Malsfeld gestern bekommen. Jetzt werden noch Bankette und Leitplanke fertiggestellt. Was noch fehlt, ist die Markierung in der Fahrbahnmitte. „Das soll am 25. gemacht werden," kündigt Kurt Stöhr an, Geschäftsführer des Zweckverbandes Interkommunales Ge-

Fahrbahnmarkierung kommt später

werbegebiet Mittleres Fuldatal. „Dazu brauchen wir gutes Wetter - wenn´s regnet, verwischt das." Der Verkehr könne trozdem schon rollen, damit endlich die Lkw nicht mehr durch die Ortschaften müssen.

Kunststoff statt Erde wurde zum Verfüllen zwischen Widerlager und Straße genommen, um soviel Druck wie möglich vom Pfeiler zu nehmen, erinnert Stöhr. Zuviel Druck sei es vermutlich gewesen, der die unterirdische Gleitfuge ins Rutschen gebracht hatte. Die hätte man vor dem Bau der Brücke sichern müssen, sagt Stöhr. Nun habe man es nachträglich gemacht mit den riesigen Bohrpfählen, die rund um das Widerlager in den Boden gebracht wurden (wir berichteten).

Auf den Kunststoff kam Erde, eine 40 Zentimeter dicke Basaltschicht als Frostschutz, zwei Mal 14 Zentimeter Tragschicht und acht Zentimeter Binderschicht mit einer Isolierung dazwischen und schließlich die neuartige Deckschicht, die gestern aufgerbacht wurde. Vor der Freigabe am Montag werde dann nur noch einmal gefegt. (TNS)

NEUE ZUBRINGERBRÜCKE FREIGEGEBEN 17.08.2005

In luftiger Höhe geht es über das Fuldatal

Malsfeld (alx). Sie ist 400 Meter lang, 27 Meter hoch, erstreckt sich über das Fuldatal und war in den vergangenen Monaten mehr als einmal in aller Munde. Die Rede ist von der neuen Fuldatalbrücke. Nach Problemen mit der Standfestigkeit verschob sich die Fertigstellung um ein Jahr. Am Montag wurde das Bauwerk für den öffentlichen Verkehr freigegeben.

„Wir sind die gesamte Fahrbahndecke abgelaufen und haben sie auf Beschädigungen überprüft. Guten Gewissens können wir sie für den Verkehr freigeben", so Bertram Schuchert vom Ingenieurbüro rebo-consult aus Unterbreizbach. „Es ist ein historischer Moment für uns alle", gab Felsbergs Bürgermeister und Vorsitzender des Zweckverbands interkommunales Gewerbegebiet mittleres Fuldatal Klaus Stiegel bekannt. Das Herzstück des neuen Autobahnzubringers von der A7 in Ostheim bis zur B83 sei nun fertiggestellt. Viele Hürden habe man dafür meistern müssen. „Wir haben aber alle an einem Strang gezogen und nun können wir stolz sein."

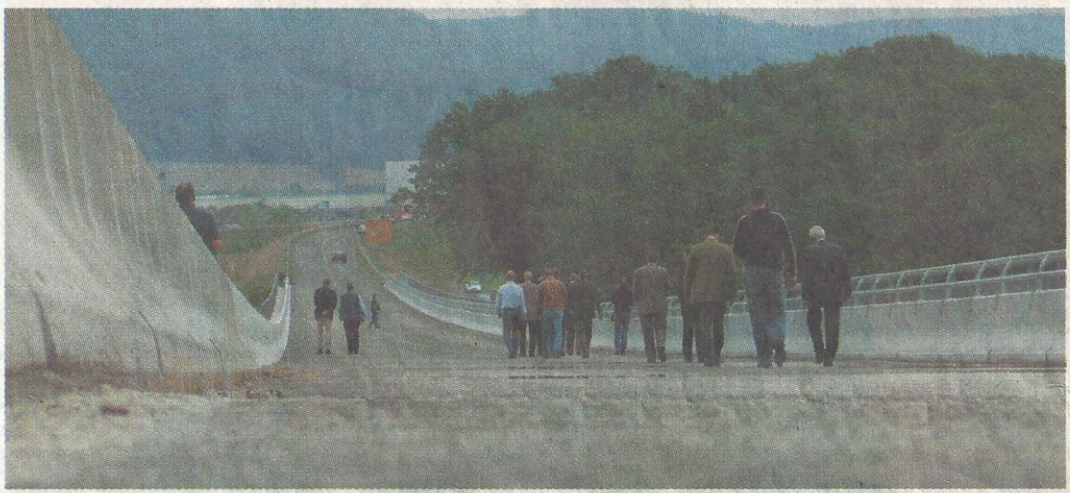
Stolz zeigte sich auch Landrat Frank-Martin Neupärtl: „Ein gut ausgebautes Verkehrsnetz ist immens wichtig um neue Investitionen zu tätigen und die damit verbundenen Arbeitsplätze zu gewinnen. Außerdem werden die umliegenden Dörfer spürbar vom Durchgangsverkehr entlastet", so der Landrat. Solch ein großes Infrastrukturprojekt im Schwalm-Eder-Kreis seiner Bestimmung zu übergeben, sei schon etwas Besonderes.

Lange sei überlegt worden, wie man solch ein Projekt angehen könne. Schnell sei man zur Einsicht gekommen, nur mit vereinten Kräften dem Ziel näher zu kommen. Der Zweckverband interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldatal war geboren. „Dies ist ein sehr gutes Beispiel für vereintes Handeln. Die fünf Kommunen Felsberg, Malsfeld, Melsungen, Morschen und Spangenberg haben mit der Vermarktung von Gewerbeflächen bereits beachtliche Erfolge erzielt", so Neupärtl. Dies komme den Städten und Gemeinden zu Gute.

Insgesamt 5,2 Millionen Euro hat der Bau der Fuldatalbrücke gekostet. Die Gesamtkosten der Verkehrsinfrastrukturmaßnahme rund um das neue Gewerbegebiet sind mit 22,5 Millionen Euro veranschlagt. Derzeit gehen die Verantwortlichen davon aus, dass sich die Abrechnungssumme auf 21 Millionen Euro belaufen wird. 80 Prozent hiervon trägt das Land. Verkauft der Zweckverband die gesamten Gewerbeflächen, nimmt er rund 7,4 Millionen Euro ein.

Maßgeblich zum Gelingen des Projektes habe der Geschäftsführer des Zweckverbandes Kurt Stöhr beigetragen. „Insbesondere sein Beschreiten unkonventioneller Wege war ausschlaggebend, dass so manches Problem nicht zu einem unüberwindbaren wurde", lobte der Landrat.

Am Montag, 15. August, konnte das letzte Teilstück des Autobahnzubringers von Ostheim zur B83 seiner Bestimmung übergeben werden. Melsungens Erster Stadtrat Franz Joseph Plümpe, Zweckverbandsvorsitzender Klaus Stiegel, Melsungens Bürgermeister a.D. Karl-Heinz Dietzel, Malsfelds Bürgermeister Herbert Vaupel, Straßenmeister Klaus-Bernd Eilhauer, Landrat Frank-Martin Neupärtl, Spangenbergs Bürgermeister Peter Tigges, Verkehrsminister a.D. Dieter Posch, Verbandsvorsitzender Volker Wagner sowie Landrat a.D. Jürgen Hasheider (v.l.) gaben die Fuldatalbrücke für den Verkehr frei. *Fotos: Alexander Göbert*



Bevor die Fuldatalbrücke für den Straßenverkehr freigegeben wurde, besichtigten die Projektverantwortlichen und zahlreiche Malsfelder das Bauwerk zu Fuß.

BEVORSTEHENDE FERTIGSTELLUNG

Ab Montag geht's über die Zubringerbrücke

10.08
2005

Vorarbeiter Ralf Schmidt (rechts) errichtet mit seinen Kollegen das letzte Teilstück der Betongleitwand am Rand der Brücke. *Foto: Björn Schönewald*

Malsfeld (bs). Ein Jahr später als geplant wird am Montag die Fuldatalbrücke für den Verkehr freigegeben, die die letzte Lücke im Zubringer von der A7 bei Ostheim zur B83 schließt. Nachdem am Freitag die Betonleitwände am Außenbereich der Fahrbahn fertiggestellt wurden, sind in dieser Woche die abschließenden Arbeiten am Straßenbelag in vollem Gang.

Insgesamt 5,2 Millionen Euro hat das Bauwerk gekostet. Mehr als veranschalgt, denn durch einen Planungsfehler war ein Schaden von rund 1,2 Millionen Euro entstanden. Das sogenannte Widerlager, mit dem die 400 Meter lange Brücke auf beiden Seiten zum Hang hin abschließt, hatte sich auf Malsfelder Seite verschoben. Es war dem Druck der für die Auffahrrampe aufgeschütteten Erdmassen nicht gewachsen. „Ein Kubikmeter Erde wiegt etwa 1,6 Tonnen", schildert der Geschäftsführer des interkommunalen Gewerbegebietes Mittleres Fuldatal Kurt Stöhr das Problem. Bei 3500 benötigten Kubikmetern ein enormer Druck, der auf die Brücke einwirkt. Abhilfe konnte man mit Styropor schaffen, das mit nur 35 Kilogramm pro Kubikmeter ein echtes Leichtgewicht ist. Bis zu sechs Meter hoch gestapelt, bildet nun der weiße Kunststoff die Rampe. Der Belastung durch den Verkehr hält er problemlos Stand, wie Polier Jürgen Mengel von der Firma Franke erklärt: „Lastplattendruckversuche haben ergeben, dass Styropor 75 anstatt der erforderlichen 45 Meganewton pro Qaudratmeter aushält. Um die Stabilität des Bauwerkes muss man sich also keine Sorgen machen."

Kurt Stöhr, Geschäftsführer des interkommunalen Gewerbegebiets Mittleres Fuldatal, blickt der Fertigstellung der Zubringerbrücke freudig entgegen. Ein Planungsfehler hatte zur Folge, dass das Widerlager auf Malsfelder Seite durch die Erdmassen der Auffahrrampe verschoben wurde. Mit Styropor schuf man Abhilfe.

„Nach der offiziellen Freigabe der Brücke ist das Tempo für mindestens ein halbes Jahr auf 70 Stundenkilometer begrenzt", sagt Stöhr. Wegen der erhöhten Steinschlaggefahr durch den neuen Fahrbahnbelag sei dies erforderlich. Die Fahrbahnmarkierung folge in wenigen Wochen.