

# Brückenprojekt verzögert sich weiter

Bis Sommer 2010 soll Bauwerk aus Textilbeton über B 463 stehen / »Startschwierigkeiten sind jetzt überwunden«

Von Bernd Visel

**Albstadt-Lautlingen/  
Schömberg. Mit Superlativen wird nicht gespart: Leuchtturm-Projekt, Wunderwerk und Pionierarbeit: Die Rede ist von der neuen Fuß- und Radwegbrücke aus Textilbeton in Lautlingen. Das Projekt aber verzögert sich weiter.**

Bereits im April hätte mit dem Vorhaben begonnen werden sollen, dann sollte die Brücke aus Textilbeton ein »Weihnachtsgeschenk« für die Lautlinger werden. Aber auch dieser Termin lässt sich nicht halten. Die Brücke wird wohl erst im Sommer 2010 fertiggestellt sein.

Albstadts Baubürgermeister Rainer Mänder, Hans Kromer von der Firma Groz-Beckert und Geschäftsführer Martin Wochner betonten gestern im Schömberger Betonwerk der Firma Wochner, wo die Brückenteile hergestellt werden, dass immer wieder technische



Diese drei rund sieben Meter langen Textilbetonteile kommen ins Prüflabor nach Aachen. Dort wird die Bruchfestigkeit des Materials getestet. Im Hintergrund begutachten Vertreter der Stadt Ebingen sowie der Firmen Groz-Beckert und Wochner die Musterteile für den Bau der neuen Fuß- und Radwegbrücke in Lautlingen. Fotos: Visel

Probleme für diese Bauverzögerung gesorgt hätten.

»Wir entwickeln einen Prototypen, da klappt nicht alles auf Anhieb«, betont Kromer. Und Mänder weist darauf hin, dass in der Entwicklungsphase Partner abgesprungen seien, weshalb es bei der Zulieferung Probleme gegeben habe. Schwierigkeiten hätten sich zudem bei der praktischen Umsetzung des Entwurfs ergeben, denn: »Wir befinden uns inmitten eines nicht alltäglichen Entwicklungsprozesses.« So seien Korrekturmaßnahmen erforderlich geworden, um die zugesicherten Qualitäten zu halten.

Nun aber seien die Probleme gelöst. Derzeit befindet man sich mitten in der Prüf- und Genehmigungsphase. »Für den Prototypen sind aufwendige Einzelgenehmigungen nötig«, betont Mänder, der die gute Zusammenarbeit mit Stefan Brendler vom Re-

gierungspräsidium Tübingen lobt, »der das Projekt zielführend unterstütz hat.«

Zur abschließenden Beurteilung der Genehmigungsaufträge sind jetzt noch umfangreiche Tests nötig. So wurden bei Wochner in den vergangenen Wochen 30 Versuchskörper gefertigt, die bei der RWTH Aachen getestet werden. Parallel dazu wird als Versuchskörper ein 17 Meter

langes, drei Meter breites und zehn Tonnen schweres Teilsegment der Brücke gefertigt. Diese Aktion soll den späteren Herstellungsprozess sichern. Sollten alle Prüfmaßnahmen planmäßig über die Bühne gehen, werde Anfang September mit den Aushub- und Fundamentarbeiten begonnen, betont Mänder.

Die Textilbetonbrücke wird rund das Dreifache einer nor-

malen Stahlbetonbrücke kosten, die etwa 600 000 Euro teuer geworden wäre. Die Stadt Albstadt steuert für die neue Brücke diesen Maximalbetrag bei, den Rest der Kosten trägt Groz-Beckert. Das Albstädter Unternehmen entwickelt und baut Teile für Maschinen, mit denen wiederum technische Textilien wie das Textilgelege für die Brücke gefertigt werden.



Pionierarbeit wird im Betonwerk Wochner geleistet. Das Textilgelege aus Glasfaserfäden dient als Armierung für die Betonteile der Brücke.

## INFO

Die Lautlinger Brücke über die B 463 wurde im April 2007 abgerissen. Im März 2008 wurde der Vertrag zum Bau der Textilbetonbrücke zwischen der Stadt als Bauherrin und dem Generalunternehmer Groz-Beckert unterzeichnet.

Die neue Brücke besteht aus sechs Feldern und wird 100 Meter lang. Sie ist insgesamt

3,20 Meter breit; die Lauf- und Fahrbreite beträgt 2,80 Meter. Ein Längsgefälle und ein Gefälle in Querrichtung sorgen für die Entwässerung des Bauwerks.

Die technische Innovation besteht darin, dass statt einer Armierung aus Baustahl das viel leichtere Textilgewebe verwendet wird. Rohstoff dafür sind Glasfaserfäden, die zu-

sammengenäht und beschichtet werden. Dadurch verringert sich das Gewicht des Bauwerks beträchtlich, weil auch die Betonteile filigraner ausgeführt werden können. Weiterer Vorteil des Textilgewebes ist, dass es nicht rosten und so den Beton angreifen kann. Das Gewebe besitzt die doppelte Zugfestigkeit wie Stahl.