

WIESLOCH-WALLDORF

Bau von rekordträchtiger Raffinesse

Vortrag in der Hubert-Sternberg-Schule über den „Viaduc de Millau“, die höchste Brücke der Welt

Wiesloch. (seb) Mit einer 273 Meter überm Talgrund schwebenden Fahrbahn und Pfeilern, die sogar den Eiffelturm überragen, ist sie die höchste Brücke der Welt: der „Viaduc de Millau“ in Südfrankreich. Den Bau dieses „rekordträchtigen Projekts“ schilderte Dr. Ing. Falko Schröter, Marketing-Leiter des Stahlproduzenten Dillinger Hütte im Saarland, im Rahmen der Vortragsreihe der DVS-Schweißstätte an der Hubert-Sternberg-Schule Wiesloch. Die Zuhörer waren vom Fach, das merkte man in der anschließenden Diskussion. Schröter würzte seinen Vortrag mit einigem Humor und Tipps für einen Südfrankreich-Urlaub.

Die Dillinger Hütte lieferte die Grobbleche für die Brücke, die eine Autobahn über das Tal des Flusses Tarn nahe der Stadt Millau führt. Die Stadt litt früher unter massivem Verkehrsaufkommen, als der einzige Weg von Nord nach Süd ihre verwinkelten Gassen waren. 2004 wurde die Brücke eröffnet und erleichtert Anwohnern wie Reisenden seither das Leben. Mit einem eindrucksvollen Film vermittelte Schröter einen Eindruck von den gewaltigen Ausmaßen des Bauwerks, inzwischen ein Statussymbol, auf das die ganze Nation stolz ist. Rund 2,5 Kilometer lang, 32 Meter breit, mit sieben Pfeilern von bis zu 343 Metern Höhe: Um eine solche Brücke innerhalb von 36 Monaten und mit den – vergleichsweise geringen – Kosten von 400 Millionen Euro zu realisieren, waren Ingenieurtechniken „von einiger Raffinesse“ notwendig, so Schröter. An den Planungen wirkte der britische Architekt Sir Norman Foster mit, der auch die Berliner Reichstagskuppel entwarf. 154 Schrägseile geben der Fahrbahn Halt, pro Pfeiler elf Paare.

Die Dillinger Hütte lieferte „maßgeschneiderte“ Stähle in gut 1000 verschiedenen Sorten, sagte Schröter und erläuterte die Stahlsorte näher, die für das Brückendeck verwendet wurde. Weil sie fes-



Eine rekordverdächtige Ingenieursleistung war der Bau des „Viaduc de Millau“ in Südfrankreich, der höchsten Brücke der Welt. Foto: Dillersberger Hütte

ter und dabei schneller zu verarbeiten sei, habe sich die veranschlagte Bauzeit um insgesamt vier Monate verkürzt. Insgesamt habe man 43 000 Tonnen Grobbleche mit einer Stärke von 20 bis 200 Millimetern geliefert. Weil der „Mistral“, der heftige Wind, auf seinem Weg zur Küste durchs Tarn-Tal pfeift, wurde die Brücke darauf ausgelegt, Stürme von 205 Kilometern pro Stunde auszuhalten.

Der besondere Trick, der den Bau der Brücke sicherer und günstiger machte, war das „Taktchiebeverfahren“: Dabei werden die Teile für den Fahrbahnträger in speziellen Fertigungsstätten an beiden Enden der Brücke zusammengeschweißt und dann wird das Deck nach und nach hydraulisch angehoben, hinaus über den Abgrund geschoben und abgesetzt. Jeder Abschnitt war 171 Meter lang und muss-

te frei schweben, bis er auf dem nächsten Hilfsträger oder Brückenpfeiler zu liegen kam. Das ging sehr langsam vonstatten, immer 60 Zentimeter in vier Minuten. „Komplettes Neuland“ betrat man, als zwei der Pylone (die 89 Meter hohen Pfeiler-Abschnitte über dem Deck, von denen die Stahlseile ausgehen) mitsamt dem Deck zur Mitte der Brücke geschoben wurden. Schröter erläuterte auch die verschiedenen Verfahren, mit denen man die zahllosen Stahlplatten zusammenschweißte hatte.

Eingangs hatte Jürgen Becker, Leiter der Sternberg-Schule, die Gäste begrüßt und auf die Schweißkurse hingewiesen. Hubert Gottmann, Lehrer und stellvertretender Leiter der DVS-Schweißstätte, dankte Schröter für den Vortrag und überreichte ihm ein Präsent.