



Für die Franzosen ist es schlicht das Bauwerk des Jahrhunderts: das Viaduc de Millau. Auf einer Länge von rund 2,5 Kilometer spannt sich die Brücke über das Tal des Flüsschens Tarn. Die Fahrbahn liegt 270 Meter über dem Boden. Für die Bearbeitung der Fahrbahn war vor kurzem auch eine moderne Hamm-Walze in luftiger Höhe im Einsatz.



Mit einer Gesamthöhe von 343 Meter ist das Viaduc de Millau die höchste Brücke der Welt.

In luftiger Höhe über die Tarn

Hamm Oszillationswalze DV-90 überzeugt beim Bau der höchsten Brücke der Welt

VON WERNER SCHIRMER

Tirschenreuth. Langsam schiebt sich der Maschinenkonvoi über die filigrane Konstruktion. In Schwindel erregender Höhe, 270 Meter über dem französischen Flüsschen Tarn, pressen die Walzen den heißen Asphalt auf die Stahlunterlage der imposantesten Brücke der Welt. Medienvertreter und Neugierige aus aller Welt verfolgen das Spektakel und sehen auf der Baustelle auch ein Produkt aus Tirschenreuth: die Hamm DV-90 ist auf dem Viaduc de Millau im Süden Frankreichs mit dabei!

Josef Gmeiner sitzt im Kommando-stand der DV-90 und ist hoch konzentriert bei der Sache. Den Blick zur Seite vermeidet der Walzenfahrer lieber. Fast 300 Meter geht es neben der Fahrbahn in die Tiefe. Windbrecher flankieren den außergewöhnlichen Einsatzort, doch die Gewissheit, auf Höhe des Eiffelturms zu arbeiten, ist allgegenwärtig. Weniger beeindruckt ist die DV-90, die mit gewohnter Präzision unter sich alles platt macht.

Stolz auf Mitarbeit

In ein paar Wochen werden unzählige Autofahrer die schnelle Route in den Süden, über ein technisches Wunderwerk, das auch Dank der Maschinen aus Tirschenreuth in die Tat umgesetzt werden konnte. Zwar ist der Hamm-Beitrag bei der Entstehung nur klein, groß aber ist der Stolz der Tirschenreuther Walzenbauer, dass ihre Pro-



dukte beim Viaduc de Millau mit dabei waren. Höchste technische Standards und ein Maximum an Sicherheit haben Planer und ausführende Unternehmen beim Brückenbau zu erfüllen. Anforderungen, die auch den Straßenbauern enorme Leistungen abverlangen. So wird für den Fahrbahnbelag eine ausgeklügelte Asphaltmischung verwendet, die sich optimal mit der Stahlkonstruktion verbindet.

Vibration verboten

Um bei der Ausführung jegliche Risiken zu vermeiden, dürfen Walzen ausschließlich ohne Vibrationstechnik eingesetzt werden. Nachteil dieser Arbeitsweise: es erfolgt keine optimale Verdichtung. Ein Punkt, an dem die Tirschenreuther Walzenbauer ansetzen. Denn ihre modernen Maschinen können mit Oszillationstechnik dagegen halten. Vorteil: es erfolgt kaum eine Erschütterung der Umgebung bei bester Verdichtung des Untergrunds. Ein Faktor, den die französischen Brückenbauer nutzen wollten.

Bei Versuchen überzeugt

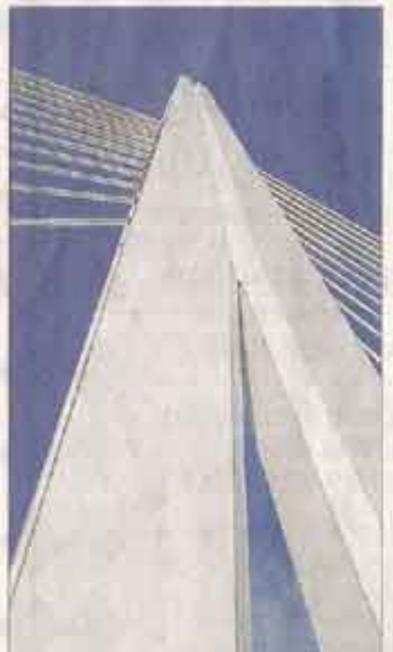
Dennoch ist Überzeugungsarbeit notwendig. Über die französische Wirtgen-Vertretung nehmen die Tirschenreuther Kontakte zur ausführenden Baufirma Mazza, Mitglied der Eiffage-Gruppe auf. Den Gesprächen folgte eine praktische Verführung der Oszillationswalze DV-90, die eine dynamische Verdichtung mit minimalen Umgebungsschwingungen erricht. Nach Versuchen in Montpellier geben die Franzosen grünes Licht für die Mitarbeit auf dem filigranen Brückenbauwerk.

Als Teil des Walzenzuges steuert Josef Gmeiner die DV-90 Mitte September über die Fahrbahn - in allzu luftiger Umgebung. Denn, der rund 100 Grad heiße Asphalt kühlt zu schnell

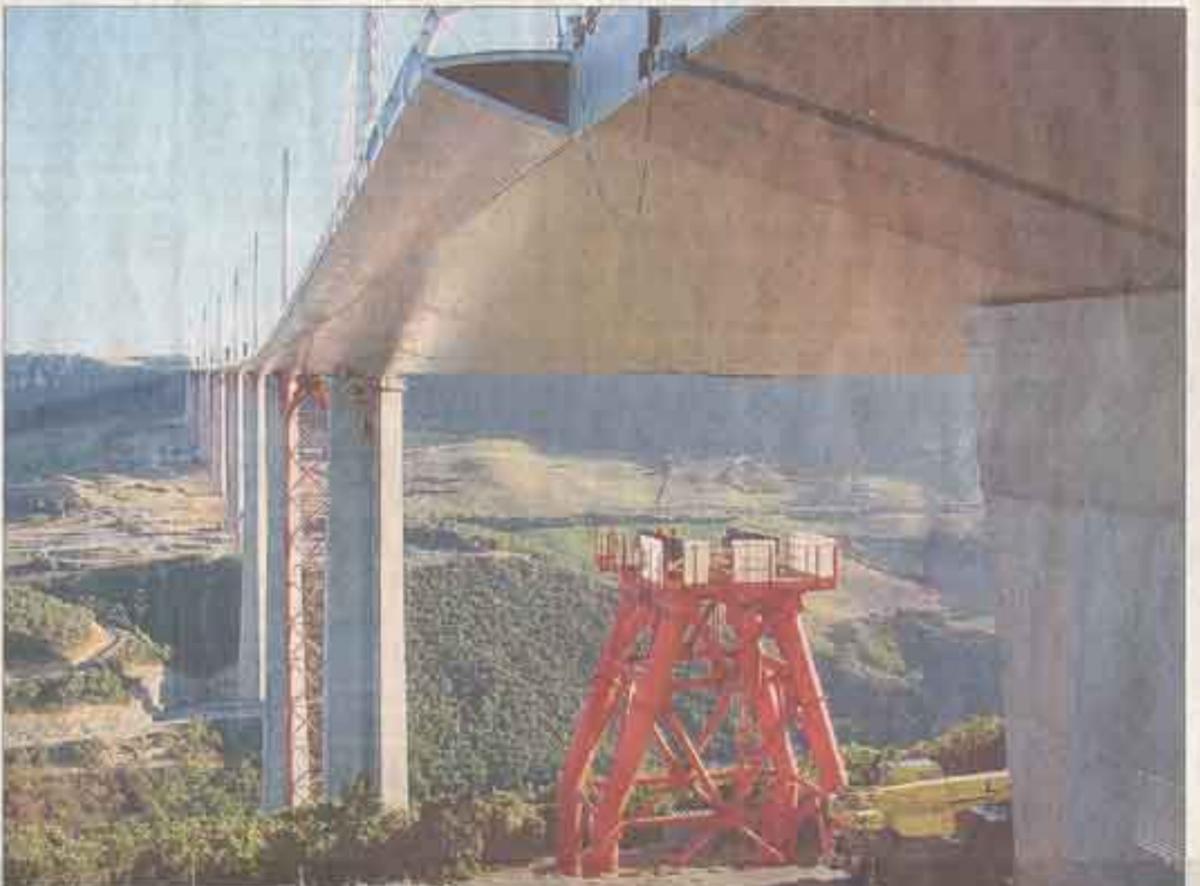
aus, so dass die nach folgenden Walzen ihren Part bei der Ebnung der Unterlage kaum mehr erfüllen können. Zwar überzeugt die Technik aus der Oberpfalz, doch muss die DV-90 nach drei Tagen die Arbeit den statischen Walzen überlassen. Immerhin hat Hamm einen kleinen Beitrag leisten und damit den besten Eindruck hinterlassen

können. Ganznebenbei kann sich Josef Gmeiner noch eine weitere Leistung gut schreiben. Er hat als einer der ersten das Viaduc de Millau komplett überquert. Freilich zu Fuß - und das werden ihm so viele nicht nachmachen können. Denn nach der Fertigstellung dürfen keine Fußgänger das höchste Brückenbauwerk mehr betreten.

Modernste Technik aus Tirschenreuth hat die französischen Brückenplaner überzeugt. Während andere Walzen nur ohne Vibration die Fahrbahn bearbeiten durften, konnte Josef Gmeiner mit Oszillationseinsatz den Asphalt verdichten. Durch den kurzen Einsatz auf der höchsten Brücke der Welt hat Hamm auch ein breites Fachpublikum überzeugen können.



Schlank Pfeiler und starke Stahlscheitel halten die außergewöhnliche Brückenkonstruktion.



Eine Herausforderung für Planer und Baufirmen, stellt das Viaduc de Millau dar. Am 14. Dezember, nach nur drei Jahren Bauzeit, soll die höchste Brücke der Welt für den Autoverkehr freigegeben werden.

Viaduc de Millau

Das Viaduc de Millau überspannt auf 2,5 Kilometer Länge das Flüsschen Tarn. Die Brücke ruht auf sieben mächtigen Betonpfeilern; deren höchste Stütze die 32 Meter breite Fahrbahn auf rund 270 Meter über die Wasseroberfläche der Tarn hebt. Sieben weitere Pfeiler stehen auf der Fahrbahn, ragen nochmals 90 Meter in die Höhe und stabilisieren mit mächtigen Seilen die Konstruktion. Gemessen vom Fuß der Pfeiler erreicht das Viaduc de Millau eine Höhe von 343 Metern und ist damit die höchste Brücke der Welt. Die Franzosen sprechen schlicht vom „Bauwerk des Jahrhunderts“. Der Unterbau der Straße ist als Stahlkonstruktion ausgelegt. Beton wäre zu schwer geworden. Die Gesamtkosten des Bauwerks belaufen sich auf rund 330 Millionen Euro. Baubeginn war am 14. Dezember 2001, die Verkehrsfreigabe soll am 17. Dezember 2004 erfolgen. Für die Passage über die Tarn werden einmal Mautgebühren zwischen 6 (Autos) und 20 (Lastwagen) Euro erhoben. Die Finanzierung erfolgte durch die Firma Eiffage, die im Gegenzug für 75 Jahre die Mautgebühren erheben darf.