

„Eselswiesen“-Brücke bei Gießen

Dank neuer Brückenkappen wieder voll belastbar

Seit März 2026 ist die „Eselswiesen“-Brücke bei Gießen wieder uneingeschränkt befahrbar. Im Zuge der vorausgegangenen Sanierung der Stahlverbundbrücke wurden unter anderem alle vier Brückenkappen durch neue Kappen aus Liapor-Leichtbeton ersetzt. Dadurch konnte die Eigenlast des Bauwerks um rund 200 Tonnen reduziert werden. Die Oberflächen der Kappen bilden dabei gleichzeitig den Belag für die seitlichen Geh- und Radwege.

Ende 2024 begannen die Sanierungsarbeiten an der „Eselswiesen“-Brücke bei Gießen, die die Bundesstraße 429 über die Lahn führt. Zuerst wurde das Tragwerk der 1971 errichteten Stahlverbundbrücke mithilfe einer sogenannten Beulverstärkung ertüchtigt, um dem Ausbeulen der stählernen Hauptträger entgegenzuwirken. Ab Juli 2025 wurden dann die vier bestehenden Brückenkappen rückgebaut und durch neue Kappen aus Liapor-Leichtbeton ersetzt. „Um die Brücke zu entlasten, erfolgte die Erneuerung aller vier Brückenkappen mit Liapor-Leichtbeton. Hierdurch wird das Gewicht der Brücke reduziert, ohne die Funktion der Brückenkappen zu beeinträchtigen“, erklärt Lothar Briel, Fachdezernatsleiter bei Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement in Marburg, das hier als Bauherr und Planer fungierte.

Liapor GmbH & Co. KG

91352 Hallerndorf-Pautzfeld

www.liapor.com

E-Mail: info@liapor.com

Pressekoordination:

mk Medienmanufaktur GmbH

Döllgaststr. 5

86199 Augsburg

Fon 0821/34457-0

Fax 0821/34457-19

ISDN 0821/34457-50

E-Mail: info@mk-medienmanufaktur.de

Presstext und Bilder

sind auch als Download

im Internet verfügbar:

www.liapor.com/de/

[unternehmen/medien/presse/](http://www.liapor.com/de/unternehmen/medien/presse/pressemitteilungen.html)

[pressemitteilungen.html](http://www.liapor.com/de/unternehmen/medien/presse/pressemitteilungen.html)

Konkret ließen sich durch die neuen Kappen aus Liapor-Leichtbeton rund 200 Tonnen Gewicht gegenüber der vorherigen Ausführung in Normalbeton einsparen, ohne Abstriche in Stabilität und Festigkeit machen zu müssen. Bis November 2025 wurden auf jeweils 130 Metern Länge die vier neuen, bis zu 2,50 Meter breiten Liapor-Leichtbetonkappen erstellt. Als Betonhersteller und -lieferant fungierte die Holcim Beton und Betonwaren GmbH in Heuchelheim, die Ausführung übernahm die Eurovia Infrastructure GmbH in Hofheim-Wallau. Insgesamt wurden rund 250 Kubikmeter Liapor-Leichtbeton der Betongüte LC30/33D1.6 verbaut. Die Mächtigkeit der neuen Brückenkappen liegt zwischen 16 und 45 Zentimetern.

Der eingesetzte Liapor-Leichtbeton übernimmt bei der „Eselswiesen“-Brücke nicht nur die tragende Funktion der Brückenkappen, sondern dient gleichzeitig als Belag für die neuen Geh- und Radwege auf der Brücke. „Der Leichtbeton wurde direkt vom Fahrmischer aus eingebracht, verdichtet, abgezogen und per Besenstrich finalisiert“, berichtet Oberbauleiter Hartmut Emde von der Eurovia Infrastructure GmbH. „Die Blähtonkugeln schwammen nicht auf, sodass alle Kappen sehr homogen strukturierte Oberflächen mit hoher Rutschfestigkeit aufweisen.“ Weiterer Pluspunkt: Der Liapor-Leichtbeton verfügt über einen besonders hohen Frost-Tausalz-Widerstand, da er als Luftporenbeton mit Liapor-Gesteinskörnung mit erhöhtem Frostwiderstand ausgeführt wurde und so frostbedingte Volumenvergrößerungen wirkungsvoll auffangen kann. Auch die Geländer ließen sich sicher in den neuen Leichtbeton-Kappen problemlos verankern, was vorab an der Technischen Hochschule Mittelhessen (THM) in Gießen durchgeführte Zugversuche bestätigt hatten.

Vier neue Brückenkappen

Oberflächen mit hoher Rutschfestigkeit

Mit der Montage der Schutzplanken im Februar 2026 war die Sanierung abgeschlossen, und seit März 2026 ist die „Eselswiesen“-Brücke als wichtiger Bestandteil der Ringverbindung zwischen dem Lahnfelddreieck und der Anschlussstelle Heuchelheim wieder komplett ohne Einschränkungen befahrbar. Vor der Sanierung war die „Eselswiesen“-Brücke aufgrund statischer Defizite infolge jahrzehntelanger hoher Verkehrsbelastung seit 2023 für Lkw über 3,5 Tonnen gesperrt und nur noch auf zwei Fahrstreifen befahrbar. Das Projekt zeigt die hohe Praxisrelevanz von neuen Brückenkappen aus Liapor-Leichtbeton. Diese können bestehende Kappen aus Normalbeton ersetzen, so erhebliches Gewicht einsparen und damit neue wertvolle Lastreserven schaffen.

**Tragfähigkeit
wiederhergestellt**

Immer mehr Straßenbauämter, Verkehrsbehörden und Brückenbauingenieure setzen wie bei der „Eselswiesen“-Brücke auf neue Brückenkappen aus Liapor-Leichtbeton, um die Tragfähigkeit und die Verkehrssicherheit sanierungsbedürftiger Bauwerke schnell und zuverlässig wiederherzustellen, und zwar ohne aufwendige und kostspielige Instandsetzungsarbeiten am eigentlichen Tragwerk vornehmen zu müssen. Und der Bedarf ist hoch: So sind von den insgesamt rund 135.000 Brückenbauwerken in Deutschland laut Angaben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) rund 30 Prozent und damit etwa 40.000 Brücken sanierungsbedürftig. Hauptgrund dafür ist das fortgeschrittene Alter vieler Bauwerke in Kombination mit zunehmenden Verkehrslasten, die zu Schäden an der Bausubstanz und statischen Defiziten führen.

**Bundesweit hoher
Sanierungsbedarf**

4.800

Abbildungen

Bild 1

Der Liapor-Leichtbeton zeichnet sich durch eine hohe Frost-Tausalz-Beständigkeit aus und weist homogene Oberflächen mit hoher Rutschfestigkeit auf.

Bildnachweis: Eurovia Infrastructure GmbH

*Abdruck in Verbindung mit dem Artikel und bei Urheberangabe
honorarfrei*

Bild 2

Der Liapor-Leichtbeton wurde vom Fahrmischer aus eingebracht, verdichtet, abgezogen und per Besenstrich finalisiert.

Bildnachweis: Eurovia Infrastructure GmbH

*Abdruck in Verbindung mit dem Artikel und bei Urheberangabe
honorarfrei*

Bild 3

Die neuen, bis zu 2,50 Meter breiten Kappen aus Liapor-Leichtbeton sind zwischen 16 und 45 Zentimeter mächtig.

Bildnachweis: Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement

*Abdruck in Verbindung mit dem Artikel und bei Urheberangabe
honorarfrei*

„Eselswiesen“-Brücke bei Gießen



Bild 1



Bild 2

„Eselswiesen“-Brücke bei Gießen

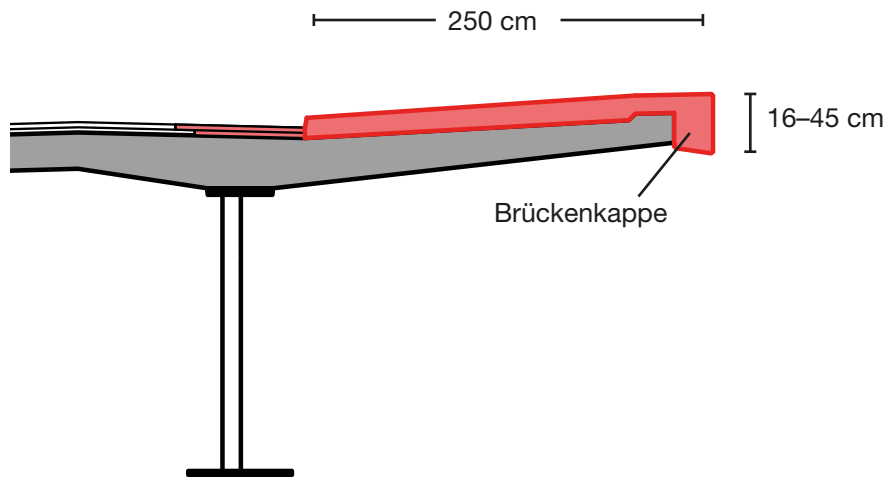


Bild 3