



# spezial

## Unterhaltungskosten und Lebensdauer geschützter Holzbrücken

### \_ Einführung

Während die Dauerhaftigkeit überdachter Holzbrücken anerkannt ist, hat sich in den letzten Jahrzehnten ein moderner und wirtschaftlicher Typ mit geschlossenem Fahrbahnbelag durchgesetzt. Hier wirken die geschlossenen Fahrbahnen wie ein „Dach“ und schützen konstruktiv die Haupttragelemente der Brücken.

In einer von der Deutschen Gesellschaft für Holzforschung e.V. koordinierten Felduntersuchung wurde der Zustand von 68 hölzernen Verkehrswegebrücken analysiert. Auf Grund der Ergebnisse ergaben sich definierte baukostenbezogene, jährliche Unterhaltungskosten für die Überbauten von durchschnittlich unter 1 %.

In der Folge wird vorgeschlagen, in der Neufassung der Ablöserichtlinie des Bundes nicht zwischen Holzbrücken „ohne Schutzdach“ und „mit Schutzdach“ zu unterscheiden, sondern zwischen „geschützt“ und „nicht geschützt“.

Die vorliegende Veröffentlichung ist als Zusammenfassung des Abschlussberichtes ein Sonderdruck aus „bauen mit holz“, 11/2005.

# Unterhaltungskosten und Lebensdauer ...

\* Matthias Gerold

... geschützter Holzbrücken

## Einleitung

Brücken und Stege dienen zur Überbrückung tiefer Täler sowie vieler anderer Hindernisse und bieten damit einhergehend Transporterleichterungen. Die Anzahl dieser Bauwerke geht bundesweit in die Hunderttausende. Ihre Lebenserwartung beträgt rund 100 Jahre – und ist damit doppelt so lang wie für Bauwerke des üblichen Hochbaus. Aus diesen beiden Gründen summieren sich die Unterhaltungs- und Neubaukosten beträchtlich. Fast alle Brückenbauwerke werden über die öffentliche Hand in Auftrag gegeben und unterhalten. Um die Volkswirtschaft so gering wie möglich zu belasten, wird eine größtmögliche Wirtschaftlichkeit gefordert. Die beiden wichtigen Faktoren für eine positive Wirtschaftlichkeitsberechnung sind dabei eine lange Lebensdauer gepaart mit niedrigen Unterhaltungskosten. Nachfolgend soll über die diesbezüglichen Ergebnisse einer Forschungsarbeit berichtet werden, welche so genannte „Moderne“ Holzbrücken mit den innovativen Entwicklungen der letzten 20 Jahre bewertete.

## Ausgangssituation

Bei einer ganzheitlichen Betrachtung setzen sich die Kosten über den gesamten Lebenszyklus einer Brücke im Wesentlichen aus zwei Anteilen zusammen:

- Leicht abgreifbar sind die Planungs- und Investitionskosten des Neubaus,
- schwieriger ist die Abschätzung der voraussichtlichen Lebensdauer, der Unterhaltungskosten sowie die des Rückbaus einschl. Entsorgung. Verbindliche Angaben

\* Dipl.-Ing. Matthias Gerold ist Hauptgeschäftsführer bei Harrer Ingenieure GmbH, 76133 Karlsruhe und Ingenieurgemeinschaft Kuhlmann · Gerold · Krauss · Eisele, 73760 Ostfildern

hierzu erleichtern dem Bauherrn, die Gesamtkosten „unterm Strich“ zu berechnen. Im Bereich der Fernstraßen werden hierzu i. d. R. die vom Bundesminister für Verkehr, Bauen und Wohnungswesen (BMVBW) herausgegeben „Richtlinien für die Berechnung der Ablösebeträge der Erhaltungskosten für Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke“ herangezogen. Diese wurden erstmals im Jahre 1980 auf der Grundlage der Beschlussfassung des Länder-Fachausschusses Brücken- und Ingenieurbauten herausgegeben.

Mit Veröffentlichung Nr. 191 der Obersten Straßenbaubehörden der Länder im Heft 20/1988 wurden die Ablöserichtlinien geändert [4]. Bei den hölzernen Geh- und Radwegbrücken wurde dabei erstmals zwischen Überbauten mit und ohne Überdachung unterschieden (**Tabelle 1**).

Zurzeit steht wieder eine Aktualisierung der Ablöserichtlinien an. Zudem sollen die Richtlinien (bisher empfehlender Charakter) in eine Bundesverordnung (rechtlich bindend) überführt werden. **Tabelle 2** zeigt, dass in dem Referentenentwurf erstmals Holzstraßenbrücken berücksichtigt werden.

Obwohl die in den Spalten 2 und 3 angegebenen Werte zu Gunsten des Holzbaus verändert wurden, geht jedoch der Referentenentwurf den Experten nicht weit genug. So

widersprechen z.B. die in Spalte 2 für Holzbrücken mit Satteldach angegebenen Werte sowohl den deutschen Ergebnissen der Untersuchung [1] mit amtlicher Bestätigung [2] als auch den Untersuchungen in den beiden anderen Alpenländern Österreich und Schweiz (z. B. [3]). Danach wurden folgende baukostenbezogene jährliche Unterhaltungskosten aus Wartung, Instandhaltung und Erneuerung (in % der Planungs- und Investitionskosten) ermittelt:

- Überdachte Brücken max. 1,0 %
- Offene Brücken ohne Schutzdach max. 1,8 %

In diesem Zusammenhang ist die 1999 erfolgte Änderung der DIN 1076 (Ausgabe 11/99) [13] nicht genug hervorzuheben.

Verglichen mit den für Brücken anderer Werkstoffe vorgesehenen Werten wäre während der Lebenserwartungsdauer einer Stahl-, Stahlbeton- oder Spannbetonbrücke eine Holzbrücke zweimal zu errichten und wieder abzureißen (deutlich geringere theoretische Nutzungsdauer) – und das bei einer zusätzlichen 2-fachen jährlichen Mehrbelastung bei den Unterhaltungskosten. Selbst wenn eine Brücke in Holzbauweise billiger angeboten werden kann, wäre sie, ganzheitlich betrachtet, nie wirtschaftlich. Brücken aus Holz erscheinen somit als die mit Abstand teuerste Lösung, was aber nicht stimmt.

Tabelle 1: Auszug Ablöserichtlinie (Stand 1988)

Hölzerne Geh- und Radwegbrücken Bauwerksteil	Theoretische Nutzungsdauer m [Jahre]	Jährliche Unterhaltungskosten p [%]	Ablöserichtlinie Zeile
Spalte 1	2	3	4
mit Überdachung, Überbauten einschließlich Verschleißbelag	45	3,0	13
ohne Überdachung, Überbauten	30	3,0	14
ohne Überdachung, Verschleißbelag	15	3,0	15

Tabelle 2: Auszug Neufassung Ablöserichtlinie (Entwurf)

1	Brücken	Theoretische Nutzungsdauer	Jährliche Unterhaltungskosten	Ablöserichtlinie
1.2	Überbauten	m [Jahre]	p [%]	Zeile
1.2.5	aus Holz			
Spalte 1		2	3	4
1.2.5.1	für Geh- und Radwege (ohne Schutzdach)	40	2,5	?
1.2.5.2	für Geh- und Radwege (mit Schutzdach)	<b>50</b>	<b>2,0</b>	?
1.2.5.3	<b>für Straßen</b>	40	2,5	?

Ferner wird vorgeschlagen, künftig nicht zwischen Brücken „ohne“ und „mit Schutzdach“, sondern zwischen „nicht geschützten“ und „geschützten Brücken“ zu unterscheiden. Auch die modernen Brücken ohne Dach, jedoch mit geschlossenem Fahrbahnbelag (z. B. Bitumenbelag), sind nämlich die Haupttragelemente jeder Brücke ebenso geschützt, woraus sich eine erhöhte Nutzungsdauer und die Reduzierung der Unterhaltungskosten ergeben. **Bild 1** zeigt beispielhaft moderne Schwerlastbrücken in Holz-Beton-Verbundbauweise aus der benachbarten Schweiz (aus [6]).

Im Folgenden sollen die wichtigsten, diesbezüglichen Ergebnisse einer wissenschaftlichen Untersuchung zu modernen, innovativen Holzbrücken [10] vorgestellt werden.

### Jährliche Unterhaltungskosten

In [10] konnte anhand einer repräsentativen Anzahl von Holzbrücken nachgewiesen werden, dass sich Holzbrücken mit Satteldach genauso dauerhaft verhalten wie moderne „geschützte“ Brücken. Als geschützte Holzbrücken können Brücken bezeichnet werden, welche z. B.

- ein ausreichend über die Hauptkonstruktion auskragendes Schutzdach besitzen,
- mit geschlossenem Geh- und Fahrbahnbelag aus Gussasphalt oder
- mit geschlossenem Fahrbahnbelag aus Stahlbeton ausgeführt werden,
- eine Blech-Abdichtung unter einem offenen Bohlenbelag besitzen, oder
- Brücken mit offenem Bohlenbelag, bei denen die Hauptträger seitlich als auch oberseitig mittels Holzverschalung oder Blechverkleidung geschützt sind sowie die Längsträger unter den Bohlen oberseitig eine auskragende Blechabdeckung besitzen, oder
- Brücken aus ausgewählten, hochresistenten Harthölzern, deren exponierte Teile der Haupttragkonstruktion baulich geschützt wurden.

Die Auswahl der zu untersuchenden Brücken geschah durch Nennung seitens der Straßenbauverwaltungen oder Holzbaufirmen – und somit weitestgehend zufällig. Erfreulicherweise waren dabei auch repräsentative Brückenbauwerke höher belasteter Brückenklassen enthalten. Regionale Schwer-



Bild 1a Straßenbrücke über den Averser Rhein Innerferrera (CH)



Bild 1b Crestawaldbrücke zu Militärdepot bei Sufers (CH)

punkte ergaben sich in Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen.

Für jede dieser modernen, offenen, aber geschützten Holzbrücken wurde eine Dokumentation erstellt. Die statistischen Auswertungen wurden, wie in [1], von der Amtlichen Forschungs- und Materialprüfungsanstalt (Otto-Graf-Institut) der Universität Stuttgart begleitet.

Ganz allgemein waren die meisten der untersuchten Brücken in einem guten bis sehr guten Zustand – und zwar weitgehendst unabhängig vom jeweiligen Alter. Unterschiede zeigten sich allenfalls bei der Pflege und damit indirekt im Wert, der solchen Maßnahmen beigemessen wird. Besonders deutlich zu erkennen war dies bei Brücken Münster, Walsrode und Sindelfingen: Obwohl bei diesen Brücken die Hauptträger nur oberseitig geschützt wurden, war auch nach Jahrzehnten in den hohen Seitenflächen der Brettschichtholzträger keine Fäulnis vorhanden. Ganz offensichtlich wurden diese Brücken von der Bauherrschaft mehrfach gestrichen.

Im Einzelfall haben die Auswertungen jedoch z. T. erhebliche Unterschiede bei den laufenden jährlichen Unterhaltungskosten ergeben. Neben den örtlichen Standortbedingungen, Umwelteinflüssen oder Organisationsformen bei der Pflege oder z. B. der Intensität des Nutzerverkehrs lässt dies auf Ursachen schließen, welche zu einem wesentlichen Teil auch davon abhängen, wie konstruiert wurde und mit welcher Sorgfalt auf den baulichen Holzschutz geachtet wurde.

Aufgrund der Untersuchung mit amtlicher Bestätigung [10] ergaben sich – unter Berücksichtigung von [14] – folgende baukostenbezogene jährliche Unterhaltungskosten für die hölzernen Überbauten:

- für
- 33 Brücken mit geschlossenem Fahrbahnbelag  
max. 2,5 % i. M. 0,7 % min. 0,2 %
  - 19 offene Geh- und Radwegbrücken, Hauptträger jedoch dreiseitig geschützt  
max. 1,9 % i. M. 0,6 % min. 0,1 %
  - 4 Brücken aus Harthölzern  
max. 1,2 % i. M. 0,8 % min. 0,1 %



Die Unterhaltungskosten für hölzerne Überbauten von Straßen-, Geh- und Radwegebrücken betragen somit im Mittel deutlich weniger als 1 % der Anschaffungskosten. Die Werte der vorliegenden Untersuchung liegen damit in der gleichen Größenordnung wie diejenigen Werte, die sich für Geh- und Radwege mit Schutzdach ergaben [1], [5].

Auf Grundlage aller bekannten wissenschaftlichen Untersuchungen müsste daher in der Neufassung der Ablöserichtlinien – auch in Anlehnung an die neuen Begrifflichkeiten im Entwurf der DIN 1074 [15] – in den Zeilen 1.2.5.1 und 1.2.5.2 (Tabelle 2) nicht zwischen „ohne Schutzdach“ und „mit Schutzdach“ unterschieden werden, sondern zwischen „nicht geschützt“ und „geschützt“.

Auch wurde für Deutschland einmal mehr bestätigt, dass – ausreichende Betondeckungen bzw. Holz- und Korrosionsschutz unterstellt – bei guter Planung keine gravierenden Unterschiede zwischen Holzbrücken und Stahl-, Verbund-, Stahlbeton- oder Spannbetonbrücken bestehen.

Diesem Sachverhalt wurde auch in den Alpenländer Österreich / Schweiz, z. B. in der Ausschreibung zum Salzachsteg in Urstein Rechnung getragen. Zitat:

„In Abänderung zu den Richtlinien (der HLAG, ÖBB und ASFINAG [8]) wird für die gegebenen Verhältnisse unter der Voraussetzung des ausgeschriebenen hochwertigen Korrosionsschutzes, des vorgesehenen weitgehenden Verzichts auf Auftaumittel sowie unter der Annahme eines optimierten konstruktiven Holzschutzes kein Unterschied bei den jährlichen Unterhaltungskosten zwischen Stahl-, Beton- und Holzbauweise angenommen.“

Die Schweizer Untersuchung [9] durch die EMPA Dübendorf kam zu ähnlichen Ergebnissen.

### Nutzungsdauer von Brücken

Bei den untersuchten modernen Holzbrücken handelte es sich überwiegend um jüngere Brücken mit einer Standzeit von i. M. 18 Jahren. Der Grund hierfür liegt in der Tatsache, dass z. B. bei den asphaltierten Brücken erst vor ca. 15 Jahren Prof. Milbrandt und Prof. Dr. Schellenberg diese „neue“ Bau-

weise [11], [12] systematisch untersucht haben [13]. Ältere Bauwerke, bei denen schon wesentlich früher ein dünner, i. d. R. nur einlagig aufgebracht Fließasphalt das Bauwerk schützen sollte, zeigen aber die hervorragende Wirkung dieser alternativen Art der Aufbringung eines „Schutzdaches“. Die auf diese Art konstruierten und heute noch existierenden Brücken haben ebenfalls nur sehr geringe Unterhaltungskosten.

**Bild 2** zeigt eine in [6] dokumentierte Fußgänger- und Radwegbrücke (siehe auch [1]). 1938 wurden drei dieser Fußgängerbrücken im Zuge des Autobahnbaus zwischen Karlsruhe und Stuttgart sowie eine weitere beim Alaufstieg errichtet. Nach Angabe des ehemaligen Landesamtes für Straßenwesen, Stuttgart, betragen die jährlichen Unterhaltungskosten nur 250,- € je Brücke und Jahr [7]. Dies lag zum Einen an den in Querrichtung mit 2 % Gefälle ausgebildeten Bitumenbelägen, welche insbesondere die Hauptträger schützen; zum Anderen am Werkstoff Holz, der gegen die Salzbeanspruchung resistent ist. Die beiden letzten der baugleichen Brücken bei Pforzheim-Ost und -West wurden 1998 im Zuge des sechsspurigen Ausbaus abgerissen. Die Standzeit dieser beiden Brücken hätte auch mehr als nur gut 60 Jahre betragen können.

Holz hat bei richtiger Behandlung (insbesondere konstruktiver Holzschutz) eine hohe Lebensdauer; mehr als 200 Jahre alte Holz-



**Bild 2 Ehem. Fußgängerbrücke über die BAB 8 bei Pforzheim-West**



**Bild 3a Kapellbrücke Luzern (1333)**



**Bild 3b Ehem. Straßenbrücke Bad Säckingen (1570)**



**Bild 3c Ehem. Straßenbrücke Wangen (1550)**

brücken – vor allem in den Alpenländern – beweisen dies [6]; vgl. auch **Bild 3**. Die Philosophien der neuen DIN 1052 und DIN 1074 unterstützen nachhaltig die Planung der Dauerhaftigkeit von Konstruktionen des Ingenieurholzbau.

2004 wurde bei Hasselfelde im Harz die erste bundesdeutsche Schwerlastbrücke aus Holz über den Brunnenbach errichtet (**Bild 4**). Die Fahrbahn der einspurigen 60-Tonnenbrücke wurde aus Eichenholz hergestellt. Entsprechend einer Veröffentlichung des Niedersächsischen Forstamtes wird für diese überdachte Brücke aufgrund des baulichen Holzschutzes eine Nutzungsdauer von 100 Jahren erwartet.



Bild 4 Forstwegbrücke über den Brunnenbach (D)

Aus Sicht des Verfassers wären daher in der geplanten Neufassung der Ablöserichtlinien die nachfolgenden Zeilen der **Tabelle 3** sinnvoll. Die gegenüber **Tabelle 2** geänderten Werte und Begrifflichkeiten wurden fett hervorgehoben.

Um auch in der Praxis die Sinnhaftigkeit dieser Sichtweise zu unterstreichen, wurden im Abschlussbericht [10] noch einige Hinweise gegeben, welche sich bei mehreren Brücken herauskristallisierten. Sie sollen helfen, künftig Ingenieurholzbauten noch besser zu konstruieren, um die Unterhaltungskosten zu senken und die Lebensdauer zu verlängern.

Auch im Hinblick auf die nunmehr gleich langen Überwachungsintervalle für Brücken verschiedener Werkstoffe ist es sinnvoll, die zur Zeit 148 vorhandenen, allgemein anerkannten Richtzeichnungen (RiZ) des Bun-

des und der Länder um Richtzeichnungen zum baulichen Holzschutz von Holzbrücken zu ergänzen bzw. auf die im Ingenieurholzbau üblichen Konstruktionen zu übertragen. Die diesbezüglichen Arbeiten sind bei der Harrer Ingenieure GmbH bereits angelaufen.

**Tabelle 3** zeigt auch, dass gegenüber den Veröffentlichungen des Autors in den Zeitschriften „Mikado“ und „Bautechnik“ in diesem Jahr der Wert für die theoretische Nutzungsdauer in Zeile 1.2.5.1 für nicht geschützte Geh- und Radwege aus **Tabelle 1** belassen werden sollte. Das nachfolgende **Bild 5** zeigt beispielhaft Bilder der Fußgänger- und Radwegbrücken in Waibstadt, Metzgingen und Leutkirch, die seitens der Regierungspräsidien Karlsruhe und Tübingen für den Abbruch vorbereitet werden, da sie grö-



Bild 5 Fußgänger- und Radwegbrücken Waibstadt (1983), Metzgingen (1984), Leutkirch (1996)

Tabelle 3: Auszug Neufassung Ablöserichtlinie (Vorschlag)

1	Brücken	Theoretische Nutzungsdauer m [Jahre]	Jährliche Unterhaltungskosten p [%]	Ablöserichtlinie Zeile
1.2	Überbauten			
1.2.5	aus Holz			
	Spalte 1	2	3	4
1.2.5.1	für Geh- und Radwege ( <b>nicht geschützt</b> )	<b>30 - 40</b>	2,5	?
1.2.5.2	für Geh- und Radwege ( <b>geschütztes Haupttragwerk</b> )	<b>80</b>	<b>1,0</b>	?
1.2.5.3	für Straßen ( <b>geschütztes Haupttragwerk</b> )	<b>80</b>	<b>1,3</b>	?

ßere Schädigungen infolge des fehlenden baulichen Holzschutzes aufweisen, und nicht mehr reparabel sind bzw. abbruchreif erscheinen. Bei derartig ungeschützten Konstruktionen wird häufig eine theoretische Nutzungsdauer von 40 Jahren nicht erreicht. Lediglich die in [10] aufgeführten Brücken Walsrode und Münster (**Bild 6**) haben die nach **Tabelle 2** vorgesehene theoretische Lebensdauer von 40 Jahren erreicht, da sie in regelmäßigen Abständen neu angestrichen wurden. Dadurch konnten Rissbildungen im Holz minimiert und der Fäulnis vorgebeugt werden.





Bild 6a Fußgänger- und Radwegbrücke Münster (1962)



Bild 6b Fußgänger- und Radwegbrücke Walsrode (1972)

## Zusammenfassung

Aufgrund der vorgestellten Untersuchung ergaben sich für die repräsentative Anzahl von weit über 50 geschützte Holzbrücken moderner Bauart baukostenbezogene, jährliche Unterhaltungskosten für die Überbauten von i. M. deutlich unter 1 %. Damit ist in der Praxis ein Qualitätsniveau vorhanden, das sowohl mit dem von Straßenbrücken aus Stahl, Stahlbeton oder Spannbeton übereinstimmt, als auch die im Referentenentwurf zu den Ablöserichtlinien für Holzbrücken „mit Schutzdach“ angegebenen Werte deutlich unterschreitet.

Bei der Realisierung von Brücken dürfte künftig der natürliche und wiederverwendbare Rohstoff Holz an Einsatz gewinnen. Neben den fast unbegrenzten Gestaltungsmöglichkeiten sprechen die äußerst günstige Gesamtenergie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz bei zugleich steigenden Energiekosten und Umweltschutzproblemen, die Um- und Rückbaumöglichkeiten sowie die stoffliche Verwertung für den Baustoff Holz. Holz hat bei gutem baulichen Holzschutz eine hohe Lebensdauer; mehr als 200 Jahre alte Holzbrücken in den Alpenländern beweisen dies.

## Literatur

- [1] SENGLER, D. 1986  
Dokumentation und Ermittlung realitätsbezogener und bauart-spezifischer Unterhaltungskosten von Holzbrücken.  
Schlussbericht Deutsche Gesellschaft für Holzforschung e.V. (DGfH), München und Forschungs- und Materialprüfungsanstalt (FMPA) Baden-Württemberg, gefördert aus Mitteln des Forstabsatzfonds
- [2] WERNER, G. 1988  
Unterhaltungskosten von Holzbrücken.  
in: Bautechnik 75 (1988), H. 4, S. 109-113
- [3] SAH 1989  
Brücken und Stege aus Holz (11/89).  
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Holzforschung SAH (Hrsg.), Sekretariat LIGNUM, Zürich
- [4] Richtlinien für die Berechnung der Ablösebeträge der Erhaltungskosten für Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke – Ablöserichtlinien 1980, Ausgabe 1988. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.)
- [5] SENGLER, D. 2000  
Unterhaltungskosten von Holzbrücken.  
Fortschreibung von [1] im Auftrag der Entwicklungsgemeinschaft Holzbau (EGH) in der Deutschen Gesellschaft für Holzforschung (DGfH), gefördert aus Mitteln des Holzabsatzfonds (HAF), noch nicht vollständig abgeschlossen
- [6] GEROLD, M. 2000  
Holzbrücken am Weg – einschließlich Geschichte des Holzbrückenbaus unter Berücksichtigung neuester Entwicklungen.  
Bruderverlag Karlsruhe, ISBN 3-87104-126-2
- [7] GEROLD, M.; SCHMID, H. 2000  
Hölzerne Brücken über Autobahnen.  
In: Bautechnik 77, H. 3, S. 145–155
- [8] Richtlinien für die „Berechnung der Erhaltungskosten und Ablösungsbeträge von Ingenieurbauwerken, Straßen und Wegen“ Österreichische Vereinbarung zwischen HLAG, ÖBB und ASFINAG aus dem Jahr 2002
- [9] FINGER, A.; MEILL, M. 2002  
Dauerhaftigkeit von offenen Holzbrücken.  
Forschungsbericht 115/49 der EMPA  
Dübendorf, November 2002
- [10] GEROLD, M. 2005  
Ablösebeträge für moderne Holzbrücken. Abschlussbericht Forschungsvorhaben, koordiniert durch die DGfH Innovations- und Service GmbH, gefördert aus Mitteln des Holzabsatzfonds (HAF)  
Interessenten finden einen Kurzbericht in: infoholz.de Forschung und Lehre Forschungsprojekte Forst&Holz  
Zu den abgeschlossenen Forschungsprojekten Holz im Bauwesen – Neubau und Bestand oder über Google (Titel 'Ablöserichtlinien' eingeben) oder in Mikado (2005), Heft 7, Seiten 46-49 oder Bautechnik 82 (2005), Heft 7, Seiten 457-460
- [11] INFORMATIONSDIENST HOLZ - holzbau handbuch Reihe 1 Entwurf und Konstruktion Teil 9 Brücken  
Folge 1: Brücken: Planung – Konstruktion – Berechnung (08/97)  
Folge 2: Details für Holzbrücken (12/00)  
Folge 4: QS-Holzplattenbrücken (10/95) – Brücken aus Holz – Konstruieren – Berechnen – Ausführen (1999)  
Entwicklungsgemeinschaft Holzbau (EGH) in der Deutschen Gesellschaft für Holzforschung e.V., München (Hrsg.)  
Technische Anfragen, weitere Informationen über  
www.informationsdienst-holz.de/Publikationen
- [12] Informationen über Gußasphalt  
- Heft 26 - Bauwerksabdichtungen  
- Heft 30 - Parkhausbeläge  
- Heft 32 - Bauweisen mit Gußasphalt  
- Heft 38 - Brücken, Tröge, Tunnel  
Beratungsstelle für Asphaltverwendung e.V. (Hrsg.), Dottendorfer Str. 86, D-53129 Bonn
- [13] MILBRANDT, E.; SCHELLENBERG, K. 1998  
Eignung von bituminösen Belägen für Holzbrücken. Forschungsbericht E 96/7, durchgeführt für die EGH in der Deutschen Gesellschaft für Holzforschung e.V., München (Hrsg.), gefördert aus Mitteln des Forstabsatzfonds
- [14] Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, R 4 (02/2004)
- [15] DIN 1074 Holzbrücken Entwurf 10/04
- [16] DIN 1076 Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen  
– Überwachung und Prüfung Ausgabe 11/99

## Kompetenz in Sachen Holzbau

### Überregionale Fachberatung

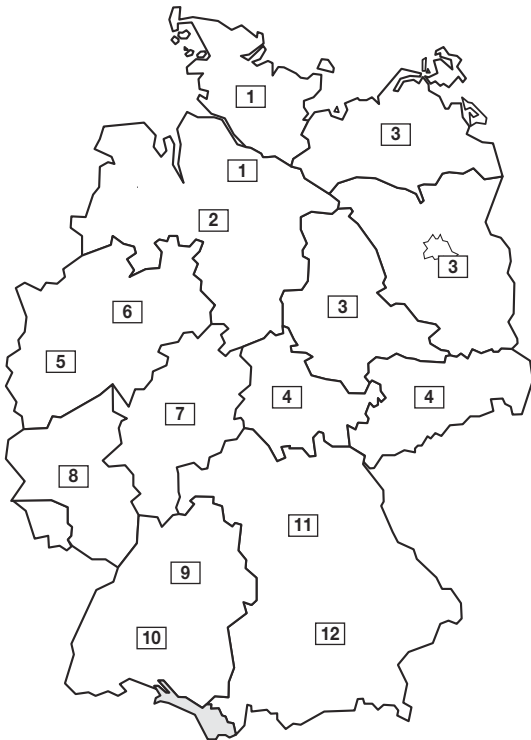
Die überregionale Fachberatung des INFORMATIONSDIENST **HOLZ** bietet Ihnen als bundesweiter Service unter 0180 2 465900 (6 Cent/Gespräch) eine qualifizierte Beantwortung bei Anfragen zu aktuellen Themen, Informationsschriften und weiterführenden Informationsquellen oder vermittelt an den zuständigen regionalen Fachberater.

Ihre Fragen per E-Mail senden Sie an:  
fachberatung@infoholz.de

### Regionale Fachberatung

In ganz Deutschland informieren regionale Fachberater telefonisch, schriftlich oder gegebenenfalls auch vor Ort über das Bauen mit Holz. Sie sind durch langjährige praktische Erfahrungen als Architekten oder Bauingenieure und durch enge Kontakte zu Planungsbüros, Behörden und Hochschulen kompetente Ansprechpartner. Ihre Beratungen sind kostenfrei und firmenneutral.

Entnehmen Sie Ihren persönlichen Ansprechpartner der folgenden Landkarte.



### Regionale Fachberater des INFORMATIONSDIENST HOLZ

- 1 Regionale Fachberatung Nord Schleswig-Holstein und das nördl. Niedersachsen**  
Dipl.-Ing (FH) Thomas Stolte Beratender Ingenieur  
Grüner Weg 10 A, 25875 Schobüll  
Tel. 04841 772330, Fax 04841 772331  
thomas.stolte@infoholz.de
- 2 Regionale Fachberatung Nord-West Niedersachsen**  
Dipl.-Ing. Innenarchitekt Hans-Peter Mahrholdt  
Unter der Sängereiche 10, 30890 Barsinghausen  
Tel. 05105 1634, Fax: 05105 1645  
peter.mahrholdt@infoholz.de
- 3 Regionale Fachberatung Nord-Ost Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin, Sachsen-Anhalt**  
Dipl.-Ing. Architekt Edgar Haas  
Flererhof 8, 14163 Berlin  
Tel. 030 8037999, Fax 030 8032133  
edgar.haas@infoholz.de
- 4 Regionale Fachberatung Sachsen, Thüringen**  
Dipl.-Ing. Architekt Karl Schulze  
Am Weißen Adler 8a, 01324 Dresden  
Tel. 0351 2149730, Fax 0351 2149750  
karl.schulze@infoholz.de
- 5 Regionale Fachberatung Nordrhein**  
Dipl.-Ing. Ekkehardt Maisel  
Cloerbruchallee 15, 47877 Willich-Neersen  
Tel. 02156 60379, Fax 02156 60359  
ekkehardt.maisel@infoholz.de
- 6 Regionale Fachberatung Westfalen**  
Dipl.-Ing. Architekt Johannes-Ulrich Blecke  
Wilkestr. 49a, 59581 Warstein-Belecke  
Tel. 02902 52006, Fax 02902 52007  
ulrich.blecke@infoholz.de
- 7 Regionale Fachberatung Hessen**  
Dipl.-Ing. Ludwig Mahr  
Am Kronhof 9, 36037 Fulda  
Tel. 0661 2062, Fax 0661 2064  
ludwig.mahr@infoholz.de
- 8 Regionale Fachberatung Rheinland-Pfalz, Saarland**  
Dipl.-Ing. (FH) Carsten Brendel  
Schulstraße 5, 55437 Appenheim  
Tel. 06725 301365, Fax 06725 301367  
carsten.brendel@infoholz.de
- 9 Regionale Fachberatung Baden**  
Dipl.-Ing. (FH) Freier Architekt Norbert Baradoy  
Jurastr. 5, 72072 Tübingen  
Tel. 07071 760331, Fax 07071 760689  
norbert.baradoy@infoholz.de
- 10 Regionale Fachberatung Württemberg**  
Dipl.-Ing. Matthias Müller  
Zur Kappel 17, 89134 Blaustein  
Tel. 07 04 430994, Fax 07304 430995  
matthias.mueller@infoholz.de
- 11 Regionale Fachberatung Bayern-Nord**  
Dipl.-Ing. (FH) Architekt Bernd Wögerbauer  
Friedrichstr. 13, 96047 Bamberg  
Tel. 0951 27509, Fax 0951 27571  
bernd.woegerbauer@infoholz.de
- 12 Regionale Fachberatung Bayern-Süd**  
Dipl.-Ing. (FH) Erwin Keck  
Rottumwiesen 10, 88416 Ochsenhausen  
Tel. 07352 9228-0, Fax 07352 9228-17  
erwin.keck@infoholz.de

### Kontakt

INFORMATIONSDIENST  
**HOLZ**  
www.informationsdienst-  
holz.de  
fachberatung@infoholz.de  
Infoline: 01802 465900  
(0,06 €/Gespräch)

HOLZABSATZFONDS  
Godesberger  
Allee 142 – 148  
53175 Bonn

 **HOLZABSATZFONDS**  
ANSTALT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS

**HOLZABSATZFONDS**

Absatzförderungsfonds der deutschen Forst- und Holzwirtschaft

Godesberger Allee 142–148, D-53175 Bonn

Telefon 02 28/30 83 80, Telefax 02 28/3 08 38 30

info@holzabsatzfonds.de

V.i.S.d.P.: Ludger Dederich

www.informationsdienst-holz.de, www.holzabsatzfonds.de

**Projektleitung**

Dipl.-Ing. (FH) Architekt Ludger Dederich

**Technische Anfragen an**

Überregionale Fachberatung: 0 18 02/46 59 00 (0,06 €/Gespräch)

fachberatung@infoholz.de, www.informationsdienst-holz.de

Bildnachweis Titelseite: Schaffitzel Holzindustrie GmbH & Co. KG, Schwäbisch Hall