Deutscher Brückenbaupreis 2018

Auslober

BIngK BUNDES INGENIEURKAMMER

VBI VERBAND BERATENDER INGENIEURE

Schirmherr

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Deutscher
Brückenbaupreis
2018

Wettbewerb um den deutschen Brückenbaupreis 2018

Deutscher
Brückenbaupreis
2018

Inhaltsverzeichnis

Auftakt

Vorwort der Auslober 5
Grußwort Rainer Bomba, BMVI 6
Grußwort Michael Kretschmer, Ministerpräsident Freistaat Sachsen . . . 7

Die Preisträger

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken
Bleichinselbrücke Heilbronn 10

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken
Schaukelbrücke im Park an der Ilm, Weimar 14

Die Jury

Kritisch im Detail – einstimmig im Urteil 18

Die Nominierten

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken
Lahntalbrücke bei Limburg 24
Pilotbauwerk Greißelbach 26

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken
Isarsteg Nord, Freising 28
Hennebergbrücke Braunschweig 30

Die Wettbewerbsbeiträge
Straßen- und Eisenbahnbrücken 34
Fuß- und Radwegbrücken 40

Impressum 48

Deutscher
Brückenbaupreis
2018

Auftakt

Vorwort der Auslober

Brücken vernetzen Menschen, Orte und Märkte. Sie sind Ausdruck der Kreativität und Innovationskraft aller am Brückenbau Beteiligten. Neubauten und Rekonstruktionen von Brücken haben für viele Menschen über den reinen Gebrauchswert hinaus auch eine tiefere, symbolische Bedeutung.

Am 12. März 2018 wurde der Deutsche Brückenbaupreis bereits zum siebenten Mal in den beiden Preiskategorien „Straßen- und Eisenbahnbrücken“ sowie „Fuß- und Radwegbrücken“ vergeben. Weitere Sonderpreise oder andere Auszeichnungen, wie sie bei anderen Preisen üblich sind, werden bewusst nicht vergeben. Das macht den Deutschen Brückenbaupreis besonders und verleiht ihm einen eigenen ideellen Wert.

In diesem Jahr gab es aber auch zwei Neuerungen. Zum einen haben wir uns entschlossen, das Profil des Preises als Bauingenieurpreis zu schärfen. Deshalb wurde festgelegt, dass die Preisskulptur an Bauingenieure vergeben wird, deren geistig-schöpferische Leistungen maßgeblich zum Entstehen des vorgeschlagenen Brückenbauwerks beigetragen haben. Damit wird die Vielzahl vorhandener Architektenpreise sinnvoll ergänzt und unserem Anliegen, Bauingenieure als Gestalter und Entwerfer weithin bekannt zu machen, noch deutlicher Rechnung getragen.

Die zweite Neuerung betrifft die hier vorliegende Dokumentation. Erstmals wurde sie in neuem, großzügigerem Layout direkt am Abend der Preisverleihung vorgelegt. Wir sind sicher, dass damit ihr Wert, Schaufenster des Brückenbaus unseres Landes zu sein, gesteigert wird.

Wir gratulieren den Preisträgern, Nominierten und allen, die sich am diesjährigen Wettbewerb beteiligt haben, zu ihren herausragenden Arbeiten. Und wir danken dem Schirmherren, dem Hauptsponsor und allen übrigen Partnern ganz herzlich für die großartige Unterstützung des Deutschen Brückenbaupreises 2018.

Dr.-Ing. Volker Cornelius
Präsident des Verbandes Beratender Ingenieure VBI

Hans Ullrich-Kammeyer
Präsident der Bundesingenieurkammer

Dr.-Ing. Volker Cornelius

Dipl.-Ing. Hans-Ullrich Kammeyer

Grußwort des Schirmherren

Rainer Bomba

Brücken prägen unser Umfeld. Sie sollen stark, schön und bereichernd sein. Sie leisten nicht nur ihren Beitrag in einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur, sondern auch zur Baukultur in ganz Deutschland. Der öffentliche Bauherr steht damit in einer besonderen Verantwortung.

Der Deutsche Brückenbaupreis nimmt sich dieser speziellen Verpflichtung an, indem er die besten Leistungen der Bauingenieure im Brückenbau würdigt und prämiert. Er ist Zeichen der Wertschätzung und hat sich seit seiner Einführung 2006 binnen weniger Jahre zu einer der bedeutendsten Auszeichnungen für Bauingenieure in Deutschland entwickelt. Damit ist er auch bestens geeignet, junge Menschen von der Attraktivität des Bauingenieurberufs zu überzeugen.

Preisverdächtig sind nicht allein majestätisch anmutende Großbrücken, sondern oft die kleineren, auf den ersten Blick unscheinbaren Brücken, die bei gelungener Gestaltung und sorgfältiger Detaillierung gemeinsam mit Innovationen vielfach hervorstechen. Gemäß dem Grundsatz: „Erhalt vor Neubau“ freut es mich besonders, dass in diesem Jahr auch wieder Projekte der Brückeninstandsetzung zu den Nominierten zählen. Der behutsame Umgang mit dem Bestand, insbesondere auch mit dem baukulturellen Erbe, wie z. B. bei der Schaukelbrücke aus Goethes Zeiten in Weimar, zeigt eindrucksvoll, vor welchen Herausforderungen die Ingenieure mitunter stehen. Mit Kreativität und Ideenreichtum gepaart mit fundiertem Wissen und einer gehörigen Portion Mut stellen sich die Ingenieure den Herausforderungen und meistern sie vorbildlich. Dabei kann es durchaus zielführend sein, übliche Pfade zu hinterfragen und neu zu denken.

Alle für den Deutschen Brückenbaupreis 2018 eingereichten Wettbewerbsbeiträge sind in dieser Dokumentation dargestellt und erläutert. Eine besondere Würdigung erfahren hierbei die Siegerbauwerke beider Wettbewerbskategorien und die jeweils maßgeblich verantwortlichen Ingenieure. Damit würdigt die Dokumentation die Ingenieurleistungen und bietet einen informativen Überblick zum aktuellen Brückenbaugeschehen in Deutschland.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Rainer Bomba
Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Schirmherr der Preisverleihung zum Deutschen Brückenbaupreis 2018

Grußwort des Sächsischen Ministerpräsidenten

Michael Kretschmer

Wenige Tage nach der Verleihung des Deutschen Brückenbaupreises jährt sich der Geburtstag des großen sächsischen Ingenieurs Johann Andreas Schubert zum 210. Mal. Ihm verdanken wir die bis heute größte Ziegelsteinbrücke der Welt, die Göltzschtalbrücke im Vogtland. Die Bundesingenieurkammer hat sie als Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland ausgezeichnet. Ausgezeichnet sind auch die Träger des Deutschen Brückenbaupreises 2018. Denn sie schaffen mit ihren Brücken wichtige Verbindungen.

Eine solche wichtige Verbindung für Sachsen ist die Altstadtbrücke über die Neiße zwischen Görlitz und Zgorzelec. 1945 gesprengt, wurde sie 2003 neu gebaut und ein Jahr später vollendet, passend zum Beitritt der Republik Polen zur EU. Sie ist heute ein starkes Symbol für ein vereintes Europa. Auch wer mit dem Auto von Dresden nach Prag fährt, passiert viele neue Brücken. Die schnelle Eisenbahn-Verbindung nach Tschechien über die Neubaustrecke Dresden-Prag ist noch Zukunftsmusik, aber zu ihr wird auch eine Brücke über das Seidewitztal gehören.

Zukunftsträchtig und vom Bundespräsidenten mit dem Zukunftspreis ausgezeichnet ist der an der TU Dresden entwickelte Carbonbeton. Er leistet bei Sanierung und Neubau von Ingenieurbauwerken Außergewöhnliches. Rund zwanzig Jahre Forschung stecken in dieser Innovation. Sie zeigen, dass es sich lohnt, so stark in die Hochschulen und Forschung zu investieren, wie wir das in Sachsen tun.

Der Hauptgrund für die Preisverleihung in Dresden ist aber, dass hier seit 28 Jahren mit dem Brückenbausymposium eine der renommiertesten Fachveranstaltungen zum Brückenbau stattfindet.

Ich gratuliere den Preisträgern des Deutschen Brückenbaupreises 2018 sehr herzlich, danke der Bundesingenieurkammer und dem Verband Beratender Ingenieure für ihre Treue zu Dresden als Standort der Preisverleihung und hoffe auf ein Wiedersehen im Jahr 2020.

Michael Kretschmer
Ministerpräsident des Freistaates Sachsen

Deutscher
Brückenbaupreis
2018

Die Preisträger

Kategorie
Straßen- und Eisenbahnbrücken

Bleichinselbrücke Heilbronn, Baden-Württemberg

Kategorie
Fuß- und Radwegbrücken

Schaukelbrücke im Park an der Ilm in Weimar

„Ein elegantes Brückenbauwerk mit ausdrucksstarker Formensprache und hohem Wiedererkennungswert. Hier liegt die Ingenieurkunst in den Knoten!“ Die Jury

Deutscher
Brückenbaupreis
2018

Bauherr
Stadt Heilbronn
Dipl.-Ing. Thomas Ziegele
Dipl.-Ing. Bernhard Neumann
Dipl.-Ing. Joachim Bindnagel

Projektleitung
schlaich bergermann partner

Bauwerksentwurf
Dipl.-Ing. Andreas Keil
schlaich bergermann partner

Ausführungsplanung
Dipl.-Ing. Frank Schächner
schlaich bergermann partner

Konstrukteur
Jochen Schmid
Staatlich geprüfter Bautechniker

Prüfung
Bautechnische Prüfingenieure
Dr.-Ing. Dietmar Maier

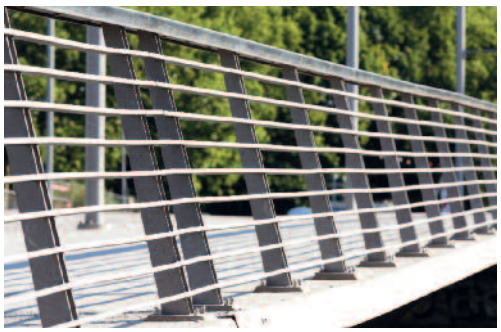
Bauausführung
ARGE
Adam Hörnig GmbH
Dipl.-Ing. Wolfgang Hörnig
Dipl.-Ing. Peter Wagner
Dipl.-Ing. Joachim Sauer

Stahlbau
Dipl.-Ing. Dirk Linke

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Bleichinselbrücke Heilbronn, Baden-Württemberg

Begründung der Jury | Die Bleichinselbrücke gewinnt den deutschen Brückenbaupreis, weil sie ein hervorragendes Beispiel dafür ist, dass sich gute Gestaltung durch sorgfältiges Entwerfen und Konstruieren sehr wirtschaftlich umsetzen lässt. Bei äußerst geringer lichter Höhe ist das flache, breite Fahrbahndeck scheinbar schwebend über dem Neckar platziert. Das Bauwerk wurde konsequent aus dem Ort heraus entwickelt. Die unterschiedlich geneigten, auf jeweils einen Punkt fokussierten Stützen schaffen unter der Brücke einen erlebbaren Raum in höchster Qualität.



Das Preisträgerbauwerk | Die Bleichinselbrücke erfüllt die Anforderungen an einen nachhaltigen Bauwerksentwurf in idealer Weise. Sie passt sich sensibel in ihr städtisches Umfeld ein und weist in ihrer modernen Formensprache dennoch einen hohen Wiedererkennungswert auf. Gleichzeitig konnte sie trotz schwieriger baulicher Randbedingungen sehr kostengünstig hergestellt werden und lässt durch ihre robuste Bauweise als integrales Bauwerk geringe Unterhaltungskosten und eine hohe Lebensdauer erwarten.

Mit 88 m Länge und 24 m Breite überspannt die stark befahrene vierspurige Brücke den Alt-Neckar in Heilbronn und verbindet das Stadtzentrum mit einem im Zuge der Bundesgartenschau 2019 neu entstehenden Wohngebiet. Die mit dieser Stadtentwicklung neu angelegten Aufenthaltsbereiche und Promenaden entlang der Uferzone wurden zu einer wichtigen Randbedingung für die neue Brücke. Die besondere Lage des Bauwerks in einer flachen Flussaue und die Nähe zu benachbarten Brücken sprachen für den Entwurf einer Deckbrücke, die sich harmonisch und zurückhaltend in ihre Umgebung einfügen und dennoch eine hohe Aufenthaltsqualität sowohl auf als auch unterhalb der Brücke bieten sollte.

Die Preisskulptur für den maßgeblich verantwortlichen Ingenieur geht an **Diplomingenieur Andreas Keil**

1958 in Stuttgart geboren

Diplom an der Universität Stuttgart

seit 1985 bei sbp schlaich bergermann partner

seit 1994 Partner, Geschäftsführender Gesellschafter

zahlreiche internationale und nationale Preise und Auszeichnungen, darunter Trophées Eiffel d'architecture acier 2015 in der Kategorie Brücken für die Brücke zum Mont Saint-Michel, Frankreich

Markanteste Angaben zum Bauwerk

Hindernis
Fluss

Bauwerksart
Integrale Stahlverbundbrücke

Baujahr(e)
2015

Kosten gesamt
4.116.000 €

Gesamtlänge
ca. 90 m

Anzahl der Felder
5

Größte Stützweite
47,30 m

Breite
22,90 m (nutzbar)

Stützenhöhe
Schrägstreben, ca. 7,50 m über Grund

Besonderheit
Integrale Bauweise ohne Lager und Übergangskonstruktionen; Wartungsarmer Betrieb, dadurch geringe Unterhaltungskosten

Gelungen ist dies mit einem Verbundtragwerk mit sehr flach geneigten V-förmigen Stützen, welche in den Uferbereichen gegründet sind und somit keine störenden Pfeilerkonstruktionen im Flusslauf benötigen. Durch die unterschiedlichen Neigungen der fluss- und landseitigen Stützstreben wurde ein gleichmäßiges, kurzes Stützraster für den Überbau erreicht. Der Überbau konnte dadurch sehr schlank ausgeführt und der Fluss in einem Zug überspannt werden. Die weit in die Böschung zurückgesetzten Widerlager eröffnen einen entspannten Lichtraum unterhalb der Brücke und bieten großzügige Freiheit für die Gestaltung der Geh- und Radwege.

Die vier schrägen Stützstreben auf jeder Uferseite sind auf jeweils nur einen Auflagerpunkt geführt, was statisch günstig die horizontalen Auflagerkräfte kurzschließt und insgesamt zu reduzierten Gründungsaufwendungen führte. Zum anderen erzeugt diese Konstruktion einen offenen und transparenten Eindruck unterhalb der Brücke. Trotz des flachen Flussprofils und der enormen Breite des Überbaus wirkt die Brücke leicht und fast schwebend. Verstärkt wird dieser Eindruck durch die hohe Oberflächenqualität des stählernen Haupttragwerks und der Betonfertigteile, die auch im Nahbereich eine angenehme Wirkung haben.

Die besondere Konstruktion und die Verwendung von Fertigteilen gestattete auch ein sehr günstiges Montagekonzept, das den Bau der Brücke in nur 15 Monaten unter minimalen Einschränkungen der Schiffbarkeit ermöglichte und zu geringen Baukosten führte.

„Ein Paradebeispiel für den Respekt der Ingenieure im Umgang mit alter Bausubstanz.“ Die Jury

Deutscher
Brückenbaupreis
2018

Bauherr
Klassik Stiftung Weimar
Direktion Schlösser, Gärten, Bauten
Dipl.-Architekt Johann Philipp Jung

Projektleitung
Klassik Stiftung Weimar, Direktion Schlösser, Gärten
Bauten: Master sc. Dipl. Ing. Ulrich Brucksch
Ingenieurbüro für Bauwerkserhaltung Weimar GmbH:
Dipl.-Ing. Oliver Hahn

Bauwerksentwurf
Hofbaumeister Karl Friedrich Christian Steiner, 1833
Sanierungsentwurf 2013
Ingenieurbüro für Bauwerkserhaltung Weimar GmbH,
Dipl.-Ing. Oliver Hahn

Ausführungsplanung
Ingenieurbüro für Bauwerkserhaltung Weimar GmbH,
Dipl.-Ing. (FH) Erik Meichsner

Mitarbeit
HOWA Ingenieurbüro, Bad Köstritz
Dipl. Ing. Wolfgang Wagner (Tragwerksplanung)
Büro für Praxis und Metallrestaurierung, Erfurt
Prof. Bernhard Mai (Restaurierungsplanung Metall)
Romstedt, Gehring & Werner GmbH, Kirchheim
Dipl.-Rest. Hendrik Romstedt (Restaurierungs-
planung Naturstein)
IHLE Landschaftsarchitekten, Weimar
Dipl.-Ing. (FH) Robert Hannes Backe (denkmalpflege-
rische Zielstellung / Landschaftsplanung)
Marx Krontal GmbH, Hannover
Dipl.-Ing. Ludolf Krontal (Gutachter)

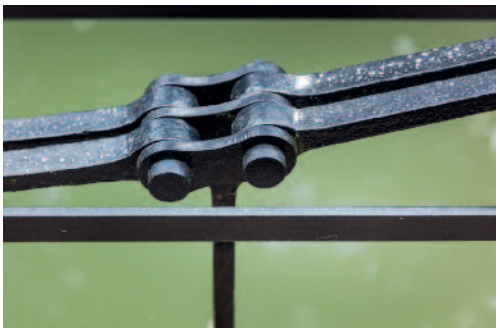
Prüfung
Ingenieurbüro Krüger Jungmann und Partner GmbH,
Weimar, Dipl.-Ing. Wolfgang Krüger

Bauausführung
DENKMALPFLEGE Mühlhausen Huschenbeth GmbH
& Co. KG, Dipl.-Ing. (FH) Alban Huschenbeth

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Schaukelbrücke im Park an der Ilm in Weimar

Begründung der Jury | Die Erhaltung der Schaukelbrücke im Park an der Ilm in Weimar wird mit dem Deutschen Brückenbaupreis 2018 ausgezeichnet, weil die Ingenieure gemeinsam mit dem Bauherrn auf beispielgebende Weise ihrer Verantwortung für das baukulturelle Erbe gerecht wurden. Dafür haben sie einen mutigen Weg außerhalb standardisierter Pfade von der Entscheidung bis zur Umsetzung beschritten. Indem sie das historische Tragwerk in seine Elemente zerlegt, diese analysiert und experimentell begutachtet haben, gelang es ihnen, das historische Original voll funktionsfähig und schaukelnd erlebbar zu erhalten.



Über das Preisträgerbauwerk | Die Instandsetzung der historischen Schaukelbrücke im Park an der Ilm in Weimar ist ein gelungenes Beispiel dafür, wie historische Tragwerke für die Zukunft gesichert und in weitestgehend unveränderter Gestalt auch für eine Nutzung nach heutigen Maßstäben Verwendung finden können.

Die 1833 errichtete Kettenbrücke führt im südlichen Teil des Parks an der Ilm, einem Teil des Unesco-Weltkulturerbes „Klassisches Weimar", über die Ilm. Die etwa 14 m weit spannende Fußgängerbrücke gehört damit zu den ältesten noch erhaltenen Hängebrücken Deutschlands. Das bestechende Merkmal der Brücke ist ihr Tragwerk: die jeweils drei Tragketten aus geschmiedeten, etwa 2 m langen Puddelstahl-Augenstäben werden über Sandstein-Pylone geführt und im Baugrund verankert. Der abgehängte Holz-Trägerrost als Gehbahn ist als zeittypisch wenig ausgesteifte Konstruktion sehr schwingungsanfällig und trug der Brücke ihren heute noch gebräuchlichen Namen „Schaukelbrücke" ein.

Die Preisskulptur für die maßgeblich verantwortlichen Ingenieure geht an **Dipl.-Ing. Architekt Johann Philipp Jung** und **Dipl.-Ing. Oliver Hahn**

Johann Philipp Jung

1958 in Karlsruhe geboren

1992 Diplom, Universität Karlsruhe,

19993–1995 Baureferendar beim Finanzministerium Baden-Württemberg; Ernennung zum Regierungsbaumeister

1996–2000 Baureferent Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten, Rudolstadt

2001–2010 Leiter der Bauabteilung der Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten, Rudolstadt seit 2010 Direktor der Direktion Schlösser, Gärten Bauten der Klassik Stiftung Weimar

Oliver Hahn

geboren 1970 in Weimar

1994–2000 Studium an der Bauhaus-Universität Weimar, Abschluss als Diplombauingenieur 2000 Gründung des EBK Ingenieurbüro Hahn & Menger (später EBK Ingenieure GmbH)

seit 2003 geschäftsführender Gesellschafter im Ingenieurbüro für Bauwerkserhaltung Weimar GmbH seit 2013 Lehrauftrag an der Fachhochschule Erfurt

Die Brücke wurde 2013 durch ein Hochwasser so schwer in Mitleidenschaft gezogen, dass Ersatz oder Ertüchtigung unumgänglich wurden. Die Brücke musste zunächst vollständig abgetragen und Gründungen sowie Kettenwiderlager instandgesetzt werden. Am historischen Tragwerk – den Ketten und Hängern – zeigte sich dann die große Herausforderung: Eine Überprüfung hatte schnell ergeben, dass die rechnerischen Traglasten der Kettenglieder den Anforderungen aktueller Regelwerke nicht mehr gerecht werden. Zunächst war daher ein Ersatz der historischen Ketten durch neue, äußerlich ähnliche stählerne Augenstäbe vorgesehen.

Im Zusammenspiel von Bauherr – der Klassik Stiftung Weimar – und kreativen Ingenieuren wurde letztlich aber ein Weg gewählt, der gleichermaßen vom respektvollen Umgang mit der historischen Bausubstanz und von hoher Ingenieurkunst zeugt. Erklärtes Ziel war es, die historische Bausubstanz weitestgehend zu erhalten und gleichzeitig moderne Sicherheitsanforderungen zu erfüllen. Mit Hilfe eines gestuften Vorgehens, bei dem zunächst zerstörungsfreie Prüfverfahren konfiguriert und getestet wurden, konnte letztlich die erforderliche Trag- und Verformungsfähigkeit aller Kettenglieder versuchsgestützt nachgewiesen werden. Weiterer Ausdruck eines verantwortungsvollen Umgangs mit historischer Substanz sind die zwei behutsam in das Tragwerk eingefügten zusätzlichen horizontalen Stahlbänder zur Absturzsicherung – das historische Geländer genügte heutigen Maßstäben natürlich nicht mehr. Mit Hilfe einer individuellen Gefährdungsbeurteilung konnten Ergänzungen auf das notwendige Minimum beschränkt werden.

Das Ergebnis der Instandsetzung ist nun keine neue Brücke im alten Gewand, sondern das weitgehend erhaltene und für die Zukunft gesicherte historische Original.

Bauwerksdaten

Hindernis
Fluss Ilm

Bauwerksart
Kettenbrücke / Hängebrücke

Baujahr(e)
1833 Errichtung,
2015 Nutzungsfreigabe nach Instandsetzung

Kosten
gesamt 628 T€

Gesamtlänge
27,85 m

Anzahl der Felder
1

Größte Stützweite
14,8 m

Breite
2 m zwischen Geländern, 1,3 m zwischen Pylonen

Stützenhöhe
4,40 m Pylonhöhe, 1 m über Grund

Besonderheit
Verformbares Stahlhängewerk, die Schwingung bei Überquerung der Brücke ist gewünscht, die Brücke schaukelt. Weiternutzung wurde durch experimentelle Nachweisführung ermöglicht.

Deutscher
Brückenbaupreis
2018

Die Jury

Kritisch im Detail – einstimmig im Urteil

Von der Arbeit der Jury | Im März 2017 haben der VBI und die Bundesingenieurkammer den Deutschen Brückenbaupreis zum siebten Mal ausgelobt. Zum Wettbewerb zugelassen waren diesmal Brücken, die zwischen dem 1. September 2014 und dem 1. September 2017 fertiggestellt wurden.

Es gab, wie in den vorangegangenen Jahren auch, zwei Kategorien: Straßen- und Eisenbahnbrücken einerseits sowie Fuß- und Radwegbrücken andererseits. Insgesamt wurden 29 Bauwerke vorgeschlagen und zwar 15 in der Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken und 14 in der Kategorie Fuß- und Radwegbrücken.

Für alle eingereichten Vorschläge herzlichen Dank.

Von den Auslobern in die Jury berufen waren diesmal folgende namhaften Ingenieurinnen und Ingenieure:

- Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. **Manfred Curbach**, Direktor des Instituts für Massivbau an der TU Dresden und Leiter des Dresdner Brückenbausymposiums, Vorsitzender
- Prof. Dr.-Ing. **Annette Bögle** für Entwurf und Analyse von Tragwerken, HafenCity Universität Hamburg
- Dr.-Ing. **Jeannette Ebers-Ernst,** grbv – Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG, Hannover
- MR Prof. Dipl.-Ing. **Karl Goj,** Leiter des Sachgebiets Brücken- und Ingenieurbau der Obersten Baubehörde Bayerns
- Prof. Dr.-Ing. **Steffen Marx,** Leiter des Instituts für Massivbau an der Leibniz-Universität Hannover, Ingenieurbüro Marx Krontal GmbH
- Prof. Dr.-Ing. **Gero Marzahn,** Leiter des Referats Brücken-, Tunnel- und sonstige Ingenieurbauwerke im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn
- Dr.-Ing. **Gerhard Matthias Zehetmaier,** WTM Engineers Hamburg, Lehrbeauftragter Massivbrücken TU Darmstadt

Nachdem alle Einsendungen formal geprüft wurden, fand die erste Jurysitzung am 6. Oktober 2017 statt – diesmal allerdings unter erschwerten Bedingungen, denn Sturmtief Xavier hatte die Reisepläne einiger Jurymitglieder gründlich über den Haufen geblasen. Dank guter Vorbereitung und moderner IT-Technik kam das Gremium trotzdem zum Ziel der ersten Runde.

Ziel der Jury war es bei dieser ersten Sitzung, in beiden Kategorien jeweils die drei Brücken zu ermitteln, unter denen dann bei der zweiten Jurysitzung die Preisträger beider Kategorien gekürt werden.

Um aus den Einsendungen die Nominierungen herauszufiltern, gelten folgende Kriterien als Maßstab: | Gestaltung | Konstruktion | Funktion | Innovation | Wirtschaftlichkeit | Planungs- und Bauverfahren sowie | Nachhaltigkeit.

Dabei fließen alle Kriterien in die Bewertung und das Gesamturteil ein. Ihre Gewichtung kann durchaus unterschiedlich sein. Immer wieder steht die Frage im Raum: Ist diese Brücke ein ganzheitlich gelungenes Ingenieurbauwerk? Das gilt bei der Bewertung neu gebauter Brücken ebenso wie für Sanierungs- und Instandsetzungsprojekte. Die große Bedeutung, die von den Veranstaltern der Sanierung und Ertüchtigung beigemessen wird, ist daran, abzulesen, dass solche Leistungen von Anfang an ausdrücklich zum Wettbewerb eingeladen waren – und sich auch im Wettbewerb mit Neubauprojekten behaupten können. Nach der Ertüchtigung der Kochertalbrücke, Brückenbaupreisträger 2016 in der Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken, befand die Jury auch 2018 wiederum eine sorgsame Sanierung als preiswürdig, diesmal eine Fuß- und Radwegbrücke.

Nachdem die Jury während ihrer ersten Sitzung sozusagen ihre Shortlist besetzt hatte, ging die Arbeit in die nächste Runde. Jedes dieser sechs nominierten Bauwerke wurde von einem oder auch zwei Jurymitgliedern vor Ort besichtigt, um z. B. zu klären, wie das Bauwerk vor Ort in seiner realen Umgebung wirkt, ob Anschlüsse und Details nicht nur schön, sondern auch alltagstauglich sind.

Am 16. Januar 2018 fand dann die zweite Jurysitzung statt, nunmehr mit neuen Informationen, Fotos und Impressionen. Es folgte die finale Wertung und Betrachtung der drei Nominierten je Kategorie, bevor schließlich die beiden Siegerbauwerke gekürt werden konnten. Zwar fielen beide Abstimmungen letztlich einstimmig aus, die Debatte zuvor hatte es dennoch in sich.

Insgesamt war die Jury erfreut darüber, dass wieder mehr kleinere Brücken zum Wettbewerb eingereicht wurden. „Damit werden Bauwerke in den Mittelpunkt gerückt, die in unserem Leben eine große Rolle spielen, weil oft gerade die kleinen Brücken in vielen Städten und Gemeinden entscheidend sind für Attraktivität und Bürgerfreundlichkeit“, wie Prof. Curbach im Namen der ganzen Jury betonte.

VBI und Bundesingenieurkammer als Veranstalter des Wettbewerbs bedanken sich bei der Jury für Einsatz und Engagement.

Ingenieure machen Baukultur

© Till Budde für die Bundesstiftung Baukultur

Save the date
Konvent der Baukultur am 6./7. November 2018
www.bundesstiftung-baukultur.de

baukultur
BUNDESSTIFTUNG

Deutscher
Brückenbaupreis
2018

Die Nominierten

Kategorie
Straßen- und Eisenbahnbrücken

Lahntalbrücke Limburg, Hessen

Pilotbauwerk Greißelbach, Oberpfalz

Kategorie
Fuß- und Radwegbrücken

Hennebergbrücke Braunschweig

Fuß- und Radwegbrücke Isarsteg Nord
in Freising

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Lahntalbrücke Limburg, Hessen

Der Ende 2016 fertiggestellte Ersatzneubau der Lahntalbrücke im Zuge der A 3 bei Limburg entstand nach einem Sondervorschlag der ausführenden Baufirma, der zwar teilweise auf dem Siegerentwurf eines Planungswettbewerbs fußt, jedoch nicht auf dem ausgeschriebenen Amtsentwurf. Die 450 m lange und über 60 m hohe Brücke mit sieben Feldern und Einzelstützweiten zwischen 45 bis 90 m bietet ein Höchstmaß an Transparenz. Jede Fahrtrichtung wird durch einen eigenen Überbau getragen, der aus zwei getrennten, relativ flachen und gevouteten sowie längs vorgespannten Hohlkästen besteht. Mit einer Konstruktionshöhe von 5,5 m über den Pfeilern und 2,5 m in den Brückenfeldern wird ein ausgewogener Lastfluss im Tragwerk mit einer stützenfreien Überbrückung der Lahn im Hauptfeld erreicht.

Paarweise in jeder Brückenquerachse angeordnete schlanke, aufwärtsstrebende Stahlbetonrundstützen mit einem Durchmesser von 2,8 m tragen jeweils einen Überbau und verleihen der Brücke trotz ihrer großen Breite für acht Fahrstreifen plus beidseitigem Standstreifen eine ausgesprochene Leichtigkeit. Die Stützenpaare in den vier mittleren Querachsen wurden monolithisch mit dem Überbau verbunden und beteiligen sich als Pfeilergruppe unterhaltungsarm an der Tragwerksaussteifung. Die Berechnung erfolgte am Gesamtsystem und hinsichtlich der Einbindepunkte zwischen Pfeiler und Überbau zusätzlich detailliert an räumlichen Modellen.

„Die rhythmische Spannweitenaufteilung und die sehr schlanken Pfeiler ergeben – je nach Perspektive – ein spannungsvolles optisches Wechselspiel." Die Jury

Bauherr
Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch Hessen Mobil bzw. DEGES

Projektleitung
Planung:
Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
Dipl.-Ing. Annett Nusch
Dipl.-Ing. Eberhard Pelke
Ausführung:
DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Dr.-Ing. Stefan Franz

Bauwerksentwurf
Konstruktionsgruppe Bauen AG, Kempten
Dipl.-Ing. Norbert Nieder

Wettbewerbsentwurf
Konstruktionsgruppe Bauen AG, Kempten
Dipl.-Ing. Norbert Nieder
zusammen mit Architekturbüro Karlundp, München
Dipl.-Ing. Architekt Ludwig Karl,
Dipl.-Ing. Innenarchitekt Markus Probst

Ausführungsplanung
Büchting + Streit AG, München
Dipl.-Ing. Stephan Sonnabend

Mitarbeit: Architekturbüro Karlundp, München
Dipl.-Ing. Architekt Ludwig Karl,
Dipl.-Ing. Innenarchitekt Markus Probst

Prüfung
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Manfred Curbach,
Dresden

Bauausführung
Max Bögl Stiftung & Co. KG, Neumarkt
Dipl.-Ing. Andreas Godehardt

Die Herstellung der Brücke erfolgte im klassischen Freivorbau in ca. 5 m langen Abschnitten. Zur Stabilisierung waren direkt neben den Stützen zum Hauptfeld Hilfspfeiler angeordnet, welche auf hydraulisch verschiebbaren Fundamentblöcken standen, die nach Fertigstellung des ersten Überbaus für die Verwendung beim zweiten Überbau seitlich verschoben wurden.

In gestalterischer Hinsicht knüpft die schlanke Konstruktion sowohl bei der Bauform als auch beim Herstellverfahren an große Traditionen im Betonbrückenbau an und entwickelt diese technologisch weiter. Mit ihrer unverwechselbaren Gestalt steht sie dabei im architektonischen Spannungsfeld zwischen dem weithin sichtbaren Limburger Dom auf der einen Brückenseite und einer markanten Bogenbrücke der Bahn auf der gegenüberliegenden Brückenseite. Dennoch gelingt es ihr, sich in ruhiger Eleganz zu behaupten und eine eigene Formensprache zu entfalten, mit der sie sich dezent in die Umgebung einpasst.

Fazit der Jury | Die neue Lahntalbrücke wird für den deutschen Brückenbaupreis nominiert, weil der im klassischen Freivorbau hergestellte Ersatzneubau ein gelungenes Beispiel dafür ist, wie traditionelle Ingenieurbaukunst gepaart mit neuen Ideen ästhetische Qualität mit kostengünstiger Herstellung verbinden kann.

Angaben zum Bauwerk

Hindernis | Lahn, zweigleisige Strecke der Lahntalbahn, Staatsstraße L 3020, Lahntalradweg sowie weitere Straßen und Wege

Bauwerksart | Semiintegrale Spannbetonhohlkastenbrücke im Freivorbau

Baujahr(e) | 2013 bis 2016

Kosten gesamt | 45,1 Mio. € brutto

Gesamtlänge | 450 m

Anzahl der Felder | 7 Felder

Größte Stützweite | 90 m

Breite | 43,5 m

Stützenhöhe | max. Höhe ca. 60 m

Besonderheit | Semiintegrale Bauweise mit hohen schlanken Pfeilern, ausgewogenes Verhältnis der Stützweiten und aller Querschnitte, zwei getrennte Hohlkästen je Überbau, Freivorbau

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Pilotbauwerk Greißelbach, Oberpfalz

Die Brücke Greißelbach wurde für den Deutschen Brückenbaupreis 2018 nominiert, weil sie die Innovationskraft der Branche im Infrastrukturbau eindrucksvoll demonstriert und zugleich Lösungen für den effizienten Ersatz einer alternden Verkehrsinfrastruktur aufzeigt. Hoher Vorfertigungsgrad, modulare Bauweise und die einfache Austauschbarkeit der Fahrbahnplatte wurden hier konsequent weitergedacht und zu einem Konzept ausgearbeitet, das schnelle Montage bei minimaler Verkehrsbeeinträchtigung mit hoher Ausführungsqualität vereint. Die Entwicklung des innovativen Konzeptes sowie dessen mit großer Ausdauer verfolgte Umsetzung in einem Pilotprojekt bewertet die Jury als herausragende Ingenieurleistung.

Ausgangspunkt für das Pilotprojekt war eine alltägliche Aufgabe: der höhenfreie Ausbau einer unfallträchtigen Kreuzung. Das neue Bauwerk überführt eine Staatsstraße über die stark befahrene B299 nahe der Ortschaft Greißelbach und in unmittelbarer Nähe des Firmensitzes von Max Bögl.

Durch den umfassenden Einsatz vorgefertigter, modularer Bauelemente konnte die Herstellung des Überbaus in kurzer Zeit, mit minimaler Verkehrsbeeinträchtigung und in hoher Qualität realisiert werden. Im Bereich der unterführten B299 besteht der Überbau vollständig aus vorgefertigten Bauteilen.

> „Die neue Idee ist simpel wie ein Legobaukasten. Minimale Verkehrsbeeinträchtigung und maximale Qualitätskontrolle durch Vorfertigung." Die Jury

Zentrales Merkmal der Brücke ist die aus vorgespannten Segment-Platten zusammengesetzte Fahrbahnplatte. Damit einher geht die konsequente Trennung von Längs- und Quertragwirkung. Das Haupttragsystem wird durch zwei VFT-Träger in Form luftdicht verschweißter Stahlhohlkästen mit aufbetonierter Stahlbetondruckplatte gebildet, die in die Ortbeton-Widerlager eingespannt sind und einen Rahmen mit einer lichten Weite von 32 m ergeben. Die Fahrbahnplatte besteht aus einzelnen Platten-Segmenten – quer vorgespannte Fertigteile aus selbstverdichtendem Beton der Festigkeitsklasse C 50/60, die auf die Längsträger lediglich aufgelegt, mit Hilfe verbundloser interner Spannglieder längs zusammengespannt und in einem Widerlager verankert werden. Die Fahrbahnplatte kommt ohne weitere Ergänzungen aus: Die Kappen sind in den Fertigteilen monolithisch ausgeformt, auf eine zusätzliche Abdichtung und einen Asphaltbelag kann dank der hohen Qualität und Dichtigkeit der Betonoberfläche verzichtet werden. Dass die Fugen zwischen den Platten-Segmenten dicht sind, gewährleisten aus dem Tübbingtunnelbau bekannte Dichtprofile, die durch die Längsvorspannung überdrückt werden. Bei Bedarf kann die komplette Fahrbahnplatte in kurzer Zeit mit überschaubarem Aufwand ausgetauscht werden; Querschnittsänderungen wie z. B. zusätzliche Fahrspuren sind damit – sofern das Längstragsystem dafür ausgelegt wurde – sehr einfach zu realisieren.

Fazit der Jury | An dem Bauwerk wird in kleinem Maßstab demonstriert, wie durch modulares Bauen mit Fertigteilen im Brückenbau robuste Konstruktionen in sehr kurzer Zeit und zugleich wirtschaftlich realisiert werden können. Damit kann das Pilotprojekt wegweisend für zukünftige Entwicklungen sein.

Bauherr
Staatliches Bauamt Regensburg
Michael Breu

Projektleitung
Staatliches Bauamt Regensburg

Bauwerksentwurf
Dr. Günter Seidl
SSF Ingenieure AG

Ideen-Geber
Stefan Bögl
Fa. Max Bögl

Konstruktion
Martin Hierl
Fa. Max Bögl

Ausführungsplanung
Dr. Günter Seidl
SSF Ingenieure AG

Prüfung
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Mensinger
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dipl.-Wirt. Ing. Oliver Fischer

Bauausführung
Fa. Max Bögl
Helmut Beyer (Projektleitung)
Wolfgang Warter (Bauleitung)

Angaben zum Bauwerk

Hindernis | Überführung der Staatsstraße S 2220 über die Bundesstraße B 299

Bauwerksart | Verbundrahmen in VFT-Bauweise mit aufgelegten Segmenten

Baujahr(e) | 2014 – 2015

Kosten gesamt | 1.450.000 €

Gesamtlänge | 48,90 m

Anzahl der Felder | 1 Feld

Größte Stützweite | 33,50 m

Breite | 15,55 m

Besonderheit | Hohe optische Qualität durch Vorfertigung der Fahrbahn, bestehend aus individuell geschliffenen Hochleistungsbetonfertigteilsegmenten als direkt befahrbare Platte ohne Abdichtung und Asphalt. Geringe Unterhaltskosten, kurze Bauzeit und damit kürzere Verkehrsbehinderung, große Nutzungsflexibilität durch einfache Austauschbarkeit.

„Eine bemerkenswert konsequente Konstruktion, die mit ihrer eleganten Bogenlinie rundum überzeugt. Die Jury“

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Hennebergbrücke Braunschweig

Die Hennebergbrücke ist eine integrale, fugenlose Brücke, die durch ihre Leichtigkeit, zurückhaltende Gestaltung und konstruktive Konsequenz überzeugt. Die Fuß- und Radwegbrücke überspannt den Okerumflutgraben im Bürgerpark Braunschweig, entsprechend der Planvorgabe ohne einen Pfeiler im Flussquerschnitt und ohne Einschränkung des Lichtraumprofils. Gleichzeitig galt es, die Steigung so gering wie möglich zu halten.

Realisiert wurde eine schlanke, einfeldrige Balkenbrücke mit beidseitiger Einspannung in die Widerlager als integrales Bauwerk. Das dynamische Erscheinungsbild entsteht durch eine dem Kräfteverlauf folgende Gestaltung: die Brücke verschlankt sich von den Widerlagern zur Feldmitte hin. Zudem erhält die Brücke eine räumliche Wirkung durch den sich über die Brückenlänge verändernden trapezförmigen Querschnitt. Dazu sind die unterschiedlich gekrümmten Ober- und Untergurte mit Seitenblechen verbunden, deren Neigung zum Wiederlager hin abnimmt.

Markant sind die segelförmigen Geländerpfosten, zwischen denen horizontal gespannte Seile das Geländer bilden. Da die Seilebene der Außenkante den nach unten breiter werdenden Pfosten folgt, neigt sich das Geländer nach innen und ein Überklettern des Geländers wird verhindert.

Als integrale Konstruktion ist der stählerne Überbau biegesteif an die Widerlager angeschlossen. Dies ermöglicht den Verzicht auf wartungsintensive Lager und Fugen und ermöglicht die gewünschte schlanke und zurückhaltende Gestaltung. Konsequent wurde dieser Anspruch vom statischen Gesamtmodell unter Berücksichtigung der Bauwerk-Baugrund-Interaktion über die integrale Ausbildung bis hin zur Minimierung der Einzelbauteile beim Geländer verfolgt. Die Brücke verbindet Gestaltung mit Konstruktion und gehorcht gleichzeitig den Paradigmen der Wirtschaftlichkeit und Dauerhaftigkeit.

Fazit der Jury | Die Hennebergbrücke hat die Jury durch ihre Leichtigkeit, zurückhaltende Gestaltung und konstruktive Konsequenz überzeugt. Die schlanke Stahlbalkenbrücke ist bis ins Detail sorgfältig gearbeitet und ihrem Umfeld angepasst. Die Fugen- und lagerlose Konstruktion macht das Bauwerk langlebig und wartungsarm.

Bauherr
Stadt Braunschweig
Dipl.-Ing. Heinz Georg Leuer, Stadtbaurat
Dipl.-Ing. Klaus Benscheidt, Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr
Dipl.-Ing. Burkhard Wiegel, Abteilungsleiter

Projektleitung
Stadt Braunschweig,
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Stelle Brücken- und Ingenieurbau
Dipl.-Ing.(FH) Dietmar Gerstenberg (Gesamtprojektleitung)
Dipl.-Ing. (FH) Britta Bergmann (Projektbetreuung Auftraggeber)

Bauwerksentwurf
EHS beratende Ingenieure für Bauwesen, NL Braunschweig
Dr.-Ing. Dirk Sperling (Entwurfsverfasser, Projektleitung)
Dipl.-Ing. Thomas Felletschin (Vorplanung, Ausschreibung)
Dr.-Ing. Mathias Clobes (Entwurfsstatik)
Techn. Simone Scott (Konstruktion)

Ausführungsplanung
Ingenieurbüro Christoph Streck
Dipl.-Ing. Christoph Streck

Prüfung
Prüfingenieur Dipl.-Ing. Frank Puller
martens+puller Ingenieurgesellschaft m.b.H.
Dipl.-Ing. Frank Puller (Prüfingenieur)
Dipl.-Ing. Tim Fahlbusch (Sachbearbeiter Prüfingenieur)

Bauoberleitung / Örtliche Bauüberwachung
EHS beratende Ingenieure für Bauwesen, NL Braunschweig
Dipl.-Ing. Mirko Thoma (Bauoberleitung)
M.Sc. Friederike Block (Bauüberwachung)

Bauausführung
Auftragnehmer: BeckBau GmbH
Unterbauten:
BeckBau GmbH
Dipl.-Ing. Dieter Kühnemund (Geschäftsführer)
Dipl.-Ing. Tino Umlauf (Oberbauleitung)
Nachunternehmer Stahlbau:
Stahlbau Magdeburg GmbH

Angaben zum Bauwerk

Hindernis | Östlicher Okerumflutgraben

Bauwerksart | Intergrale Stahlbrücke mit dicht geschweißtem Hohlkastenquerschnitt

Baujahr(e) | 2016

Kosten gesamt | 600 T€ (brutto)

Gesamtlänge | 38,8 m

Anzahl der Felder | 1

Größte Stützweite | 32,5 m

Breite | 4 m

Besonderheit | Konsequente Umsetzung der integralen sehr schlanken Bauweise als fugen- und lagerlose Konstruktion mit Volleinspannung in Widerlager, dadurch sehr wartungsarm

„Die Treppen und Rampen, die sich wie Äste abspreizen, machen die Brücke zur Landschaftsskulptur. Ein kantiger Entwurf, der sich überraschend harmonisch in die sanften Flussauen einfügt. Die Jury“

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Fuß- und Radwegbrücke Isarsteg Nord in Freising

Der Isarsteg verbindet die sich rasch entwickelnden Stadtteile rechts der Isar mit der Innenstadt Freisings. Unter Rücksichtnahme auf den schützenswerten Landschafts- und Baumbestand werden drei Geh- und Radwege mit einem schlanken Rahmen über den Fluss in den sich auf beiden Seiten erstreckenden Auenwald geführt. Rampen und Treppenanlagen verzweigen sich in Analogie zu einem hingeworfenen Ast. Durch die Patina des wetterfesten Stahls wird die Wahrnehmung der Brücke als Landschaftsskulptur zusätzlich unterstrichen.

Das integrale Rahmentragwerk besteht aus einem im Querschnitt veränderlichen keilförmigen Stahlhohlkasten mit einer Stahlbetonverbundplatte. Treppenabgänge und Rampen bilden die äußeren Rahmenstiele des fünffeldrigen Tragwerks, das mittlere Feld über der Isar wird durch zwei zusätzliche Stützen getragen. Stützen, Treppenabgänge und Rampen bestehen wie der Riegel aus luftdicht verschweißten Stahlhohlkästen.

Bis auf eine flach gegründete Rampe sind die übrigen Stützen auf Kleinbohrverpresspfählen tief gegründet. Schwingungsmessungen am fertiggestellten Tragwerk führten zum Einbau des in der Planung bereits berücksichtigten Schwingungsdämpfers zur Verbesserung des Nutzerkomforts.

Klare Linien und präzise Verschneidungen der Hohlkästen und die Beschränkung auf zwei Materialien unterstreichen die überzeugende Formensprache des Entwurfs. Mit dem Verzicht auf Lager und eine Beschichtung des Stahltragwerks entstand so im Einklang mit dem Landschaftsbild ein wirtschaftliches und nachhaltiges Brückenbauwerk von hoher gestalterischer Qualität.

Fazit der Jury | Der Isarsteg Nord in Freising wird für den Deutschen Brückenbaupreis nominiert, weil er sich mit seiner skulpturalen Gestalt in Verbindung mit einer hohen Schlankheit und der Patina des für das integrale Rahmentragwerk verwendeten wetterfesten Stahls organisch in die Auenlandschaft der Isar einfügt.

Bauherr
Stadt Freising,
vertreten durch OB Tobias Eschenbacher;
Baureferat Straßen- und Brückenbau
vertreten durch Alois Spangler

Projektleitung
Dipl.-Ing. Matthias Gander,
Bergmeister Ingenieure GmbH, München
Dr.-Ing. Josef Taferner,
Bergmeister Ingenieure GmbH, München

Bauwerksentwurf
Arch. Christoph Mayr, J2M Architekten, München
Dr.-Ing. Josef Taferner, Bergmeister Ingenieure GmbH
Dr.-Ing. Oliver Englhardt, &structures, München

Ausführungsplanung

Objekt- und Tragwerksplanung:
Dr.-Ing. Josef Taferner, Bergmeister Ingenieure GmbH
Dipl.-Ing. Matthias Gander, Bergmeister Ingenieure GmbH
Dr.-Ing. Oliver Englhardt, &structures
Prof. Antonio Capsoni, B&C Associati, Como (I)
Dipl.-Ing. Philipp Prighel, Ingenieurteam Bergmeister

Konstruktion:
Matthias Gebhard, Ingenieurteam Bergmeister

Mitarbeit
Dr.-Ing. Jochen Ehmann, Ingenieurteam Bergmeister
Anne Carina Völkel, J2M Architekten
Pierre Gisquet, J2M Architekten

Prüfung
Prof. Feix Ingenieure GmbH, München
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Feix
Dr.-Ing. Ralf Schneider

Bauausführung
Fa. Mayerhofer Hoch-, Tief- & Ingenieurbau GmbH,
Simbach am Inn
Projektleitung: Emanuel Kleinschwärzer

Angaben zum Bauwerk

Hindernis | Fluss Isar, bestehende Wegebeziehungen, FFH-Gebiet

Bauwerksart | Integrales Bauwerk; luft- und wasserdicht verschweißter, in seinem Querschnitt veränderlicher Stahlhohlkasten aus wetterfestem Stahl; Fahrwegplatte in Beton C35/45 im Verbund

Baujahr(e) | 2014 bis 2015

Kosten gesamt | 2,2 Mio. €

Gesamtlänge | 160 m

Anzahl der Felder | 5

Größte Stützweite | 58 m

Breite | 3 m Überbaubreite

Stützenhöhe | 6,8 m

Besonderheit | Subtile Einbindung in die Auenlandschaft; Übereinstimmung zwischen Tragwerk und Wegführung; skulpturales Brückentragwerk, integrale Bauweise ohne Lager und Fahrbahnübergänge; wetterfester Stahl; Stahlhohlkasten in Verbund mit Gehwegplatte aus Beton;

Weitere Auszeichnungen | Preis des Deutschen Stahlbaues 2016, 2. Platz Bayerischer Ingenieurpreis 2017

Deutscher
Brückenbaupreis
2018

Die Einreichungen

Kategorie
Straßen- und Eisenbahnbrücken

- Instandsetzung und Verstärkung Hausbrücke Wünschendorf, Thüringen
- Erneuerung Ottendorfer Viadukt in Mittelsachsen
- Neubau der Moselbrücke Wolf, Traben-Trarbach, (Rheinland-Pfalz)
- Neutorbrücke in Ulm
- Freybrücke in Berlin
- Allerbrücke in Verden, Niedersachsen
- Brücke „Graf-Adolf-Straße“, Lünen (NRW)
- Straßenbrücke „Rotes Steigle“, Stuttgart
- Talbrücke Nuttlar, Sauerland
- Talbrücke Bräubach, Bayern
- Überführungsbauwerk über die B29 bei Essingen, Baden-Württemberg
- Aurachtalbrücke, Emskirchen (Bayern)

Kategorie
Fuß- und Radwegbrücken

- Fuß- und Radwegbrücke, Neckartenzlingen (Baden-Württemberg)
- Schienenüberquerung Flughafen BBI
- Fußgängerbrücke Limbach-Oberfrohna, Sachsen
- Neuseenbrücke, Leipzig
- Aussichtsbauwerk Wolkenhain, IGA-Park Marzahn-Hellersdorf (Berlin)
- Lippepark-Brücken, Hamm (NRW)
- Museumsbrücke Lüdenscheid, NRW
- Mühlenwoogbrücke Idar-Oberstein, Rheinland-Pfalz
- Fußgänger- und Radwegbrücke Glauchau, Sachsen
- Fußgängerbrücke über den „Langen See“, Böblingen/Sindelfingen
- Ertüchtigung Alte Mainbrücke Zellingen, Bayern

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Instandsetzung und Verstärkung Hausbrücke Wünschendorf, Thüringen

Brückentyp/Konstruktion | Alte Brücke: Hausbrücke aus Holz mit drei Hängesprengwerken, Neue Brücke: Stahlbeton, WIB

Gesamtlänge | 72 m

Größte Stützweite | 24,20 m

Anzahl der Felder | 3

Bauhöhe Bogen | 52 cm (neue Brücke)

Funktion | Instandsetzung des Denkmals und Herstellung einer innerörtlichen Verbindung für KFZ/Fußgänger

Besonderheit | Das ursprüngliche äußere Erscheinungsbild des Denkmals wurde vollständig wiederhergestellt. Einbau einer WIB-Brücke in die Hausbrücke

Einreicher | Dipl.-Ing. Thomas Kleb, Ingenieurbüro Kleb GmbH

Verantwortlicher Ingenieur | Dipl.-Ing. Thomas Kleb, Ingenieurbüro Kleb GmbH

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Erneuerung Ottendorfer Viadukt in Mittelsachsen

Brückentyp/Konstruktion | Einfeldkonstruktion – Rahmenversteifter Stabbogen

Gesamtlänge | 90,95 m

Größte Stützweite | 74,94 m

Anzahl der Felder | 1

Bauhöhe | 1,80 m (UK Fb-SO), 11,45 m (UK Fb-Bogen)

Funktion | Überquerung des Ottendorfer Tales in bebauter Ortsmitte, Erneuerung der Eisenbahnüberführung

Besonderheit | Stabbogenlösung mit Fortsetzung des Bogens unter die Versteifungsträgerebene und Nutzung der Bestandssubstanz der Widerlager

Einreicher | Thomas Weigl, DB Netz AG

Verantwortlicher Ingenieur | Elke Hening, DB Engineering & Consulting GmbH

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Neubau der Moselbrücke Wolf, Traben-Trarbach, (Rheinland-Pfalz)

Brückentyp/Konstruktion | Balkenbrücke / Spannbetonhohlkasten in Mischbauweise

Gesamtlänge | 311 m

Größte Stützweite | 120 m

Anzahl der Felder | 4

Bauhöhe | 3 bis 6,50 m

Funktion | Überführung der Bundesstraße über die Mosel, Entlastung der OT Wolf, Rißbach und Traben

Besonderheit | Konzipierung als Wendelinie zu Verbindung der beidseitig verlaufenden Bundesstraßen und Ausführung einer Kuppe, um das Lichtraumprofil der Schifffahrt zu gewährleisten.

Einreicher | Landesbetrieb Mobilität Trier, Straßenbauverwaltung

Verantwortlicher Ingenieur | Adrian Ludig, Landesbetrieb Mobilität Trier

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Neutorbrücke in Ulm

Brückentyp/Konstruktion | Genietete Stahl-Fachwerkkonstruktion

Gesamtlänge | 113 m

Größte Stützweite | 54,40 m

Anzahl der Felder | 3

Bauhöhe | 22,7 m

Funktion | Querung zweier Eisenbahnstrecken, wichtige Staßenverbindung für Bus- und PKW-Verkehr in Ulm

Besonderheit | Abdichtungsarbeiten und Fahrbahnerneuerung der Brücke mit kurzer Sperrzeit, Einsatz des HANV-Systems (Hohlraumreiches Asphalttraggerüst mit nachträglicher Verfüllung)

Einreicher | Tim von Winning, Baubürgermeister Stadt Ulm

Verantwortlicher Ingenieur | nicht benannt

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Freybrücke in Berlin

Brückentyp/Konstruktion | Netzbogenbrücke mit symmetrischen Vorländern

Gesamtlänge | 157,90 m

Größte Stützweite | 80 m

Anzahl der Felder | 3

Bauhöhe | 1,60 m

Funktion | Ersatzneubau für denkmalgeschütztes Bauwerk, Überführung der B2/B5 über die Havel

Besonderheit | Eleganter Netzbogen in Anlehnung an den denkmalgeschützten Bestand

Einreicher | Jan Schülke, in Abstimmung mit SenUVK Berlin

Verantwortlicher Ingenieur | Prof. Burkhardt / Dipl.-Ing. Schülke, ppl / ehem. BUNG

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Allerbrücke in Verden, Niedersachsen

Brückentyp/Konstruktion | Stahl-Trogbrücke

Gesamtlänge | 375 m

Größte Stützweite | 80 m

Anzahl der Felder | 8

Bauhöhe | 3,40 bis 7,70 m

Funktion | Im Zuge der zweigleisigen DB-Strecke Wunstorf–Bremerhaven quert die Trasse den Landschaftsraum der Allerniederung.

Besonderheit | Durchlaufende, schlanke Trogbrücke mit materialgerechten, dem Kraftfluss entsprechend geformten Stegen

Einreicher | Michael Roempler, DB Netz AG

Verantwortlicher Ingenieur | Jörg Schlaich, Thomas Fackler, sbp schlaich bergermann partner

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Brücke „Graf-Adolf-Straße“, Lünen (NRW)

Brückentyp/Konstruktion | Integrale Verbund-Rahmenbrücke auf Bohrpfählen, flacher mittiger Bogen, fachwerkartige Hänger

Gesamtlänge | 57,30 m

Größte Stützweite | 44 m

Anzahl der Felder | 1

Bauhöhe | 4,60 m über Fahrbahn, 1,65 m unter Fahrbahn

Funktion | Innerstädtische Straßen-, Fuß- und Radwegbrücke über den Fluss „Lippe“ in Lünen

Besonderheit | Ein innerstädtisch angemessenes Bauwerk, welches gegenüber Stadtkirche und Stadthaus zurückhaltend auftritt.

Einreicher | Christian Haneberg, Schülke/Wiesmann Ingenieur Büro

Verantwortlicher Ingenieur | Jörg Wiesmann, Schülke/Wiesmann Ingenieur Büro

DEUTSCHER BAUTECHNIK-TAG 2019

Bau Kompetenz im Dialog

DEUTSCHER BETON- UND BAUTECHNIK-VEREIN E.V.

7. – 8. MÄRZ 2019
ICS STUTTGART

www.bautechniktag.de

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Straßenbrücke „Rotes Steigle“, Stuttgart

Brückentyp/Konstruktion | Integrale Stahlverbundbrücke mit untenliegendem Stahlbogentragwerk

Gesamtlänge | 75,20 m

Größte Stützweite | 59,75 m

Anzahl der Felder | 12

Bauhöhe Bogen | variabel 30 bis 55 cm

Funktion | Wirtschaftsweg- bzw. Forstwegüberführung mit hohem Radfahrer und Fußgängeranteil, Verbindung über viel befahrenen Autobahnabschnitt A8/A81

Besonderheit | Bogentragwerk mit filigranem Bogen und schrägen, dynamisch wirkenden Streben. Nahezu zwängungsfreie Verbindung von Überbau mit Widerlager durch eine sogenannte Federlamelle

Einreicher | sbp schlaich bergermann partner

Verantwortlicher Ingenieur | Andreas Keil, sbp schlaich bergermann partner

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Talbrücke Nuttlar, Sauerland

Brückentyp/Konstruktion | Stahlverbund-Deckbrücke, einteiliger Überbau mit Hohlkastenquerschnitt

Gesamtlänge | 660 m

Größte Stützweite | 115 m

Anzahl der Felder | 7

Bauhöhe | 5,30 m in Bauwerksachse

Funktion | Überbrückung eines engen, tiefen Tales in großer Höhe, Weiterbau der BAB 46, Überquerung der L 776

Besonderheit | Doppelrundpfeiler in A-Form mit Querriegel, Montage des Überbaus im Taktschiebeverfahren mit einer freien Auskragung von 115 m.

Einreicher | Dipl.-Ing. W. Neumann, Ruhrberg Ingenieurgemeinschaft

Verantwortlicher Ingenieur | Dipl.-Ing. W. Neumann, Ruhrberg Ingenieurgemeinschaft

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Talbrücke Bräubach, Bayern

Brückentyp/Konstruktion | Semiintegrale Spannbetonbrücke mit Plattenbalken QSN

Gesamtlänge | 248 m

Größte Stützweite | 56 m

Anzahl der Felder | 5

Bauhöhe | 1,70–3,20 m / 1,78–3,28 m

Funktion | Ersatz der vorhandenen, mangelhaften Brücke durch einen gestalterisch herausragenden, wirtschaftlich optimierten und konstruktiv robusten Neubau; Überführung der A7 Würzburg–Ulm über das Bräubachtal

Besonderheit | Robuste und unterhaltungsarme Konstruktion durch lagerlose Bauweise

Einreicher | Lt. Baudir. Dipl.-Ing. Bernd Endres, Autobahndirektion Nordbayern

Verantwortlicher Ingenieur | Dr. Peter Kosza, Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Überführungsbauwerk über die B29 bei Essingen, Baden-Württemberg

Brückentyp/Konstruktion | Plattenbrücke als einhüftiger Rahmen in Stahlbetonbauweise

Gesamtlänge | 52,79 m

Größte Stützweite | 42,74 m

Anzahl der Felder | 1

Bauhöhe | 0,81 m–2,22 m, in Feldmitte 0,94 m

Funktion | Ortsverbindung / Bundesstraße 29 zwischen Stuttgart und Aalen

Besonderheit | Unterschiedliche Ausbildung der Brückenenden sowie der beiden Widerlager, semiintegrales Bauwerk mit geringen Planungs- und Baukosten.

Einreicher | Volkhard Angelmaier, Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG

Verantwortlicher Ingenieur | Holger Haug, Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI AG

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Aurachtalbrücke, Emskirchen (Bayern)

Brückentyp/Konstruktion | Semiintegrales längs vorgespanntes Massivbauwerk

Gesamtlänge | 530 m

Größte Stützweite | 50 m

Anzahl der Felder | 11

Bauhöhe | 3,32–7,30 m / 2,50–6,48 m

Funktion | Ersatzneubau für die zweigleisige Eisenbahn-Hauptstrecke Fürth–Würzburg über das Aurachtal

Besonderheit | Linienführung und gewählte Stützweiten entlasten FFH-Gebiet und Biotope, gravierende Lärmminderung

Einreicher | Gerald Morak, DB Netz AG

Verantwortlicher Ingenieur | Christian Ommert, SSF Ingenieure AG

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Fuß- und Radwegbrücke, Neckartenzlingen (Baden-Württemberg)

Brückentyp/Konstruktion | Brettschichtholz-Blockträgerbrücke als Durchlaufträger mit Gerbergelenken

Gesamtlänge | 96,31 m

Größte Stützweite | 44,50 m

Anzahl der Felder | 3

Bauhöhe | 0,98 m–2,26 m

Funktion | Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer über den Neckar, Lückenschluss Neckartal-Radweg

Besonderheit | Der zweiachsig gebogene Blockträger ist wirtschaftlich und optisch anspruchsvoll zugleich. Er steht für Nachhaltigkeit, einen hohen Vorfertigungsgrad und schnelle Montage.

Einreicher | Dipl.-Ing. (FH) Frank Miebach, Ingenieurbüro Miebach

Verantwortlicher Ingenieur | Dipl.-Ing. (FH) Frank Miebach, Ingenieurbüro Miebach

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Schienenüberquerung Flughafen BBI

Brückentyp/Konstruktion | Fußgängerüberführung in vollintegraler Bauweise

Gesamtlänge | 199,74 m

Größte Stützweite | 27,20 m

Anzahl der Felder | 13

Bauhöhe | 44,7 cm

Funktion | Fuß- und Radwegüberquerung einschließlich Mobilitätseingeschränkter Personen über die Görlitzer Bahn

Besonderheit | Einfache, schlanke und robuste Konstruktion mit geringer Flächenbeanspruchung (Gründung)

Einreicher | Uwe S. Grund, DB Engineering & Consulting GmbH

Verantwortliche Ingenieure | Uwe S. Grund und Sabrina Grunert, DB Engineering & Consulting GmbH

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Fußgängerbrücke Limbach-Oberfrohna, Sachsen

Brückentyp/Konstruktion | Schrägseilbrücke / geschweißte Stahlkonstruktion als Fachwerk- und Vollwandträger

Gesamtlänge | 81,92 m

Größte Stützweite | 52,61 m

Anzahl der Felder | 6

Bauhöhe | Fachwerk 1,13 m bis 1,67 m (Systemhöhe)

Funktion | Anbindung des Wandergebiets an kommunale Straßen, Überquerung der Zwickauer Mulde

Besonderheit | Wechsel des Tragwerks von Fachwerk auf Vollwandträger, Fischbauchausbildung und Harfengeländer, das eine große Stromöffnung mit geringer Konstruktionshöhe ermöglicht.

Einreicher | Dipl.-Ing. Andreas Stiller, iproplan Planungsgesellschaft mbH

Verantwortlicher Ingenieur | Dipl.-Ing. Andreas Stiller, iproplan Planungsgesellschaft mbH

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Neuseenbrücke, Leipzig

Brückentyp/Konstruktion | Schrägseilbrücke mit Verbundüberbau

Gesamtlänge | 63,8 m

Größte Stützweite | 49,2 m

Anzahl der Felder | 2

Bauhöhe | 0,80 – 0,86 m

Funktion | Überquerung der B2 zur Wiederherstellung einer Wegeverbindung nach jahrzehntelangem Bergbau, Erschließung Naherholungsgebiet

Besonderheit | Schräg gestellter Pylon mit Schrägseilen als Erinnerung an Abraumbagger des Tagebaus, Verwendung von Litzenbündelseilen anstelle von vollverschlossenen Seilen.

Einreicher | Dr.-Ing. Carsten Ahner, Sächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Verantwortlicher Ingenieur | Dipl.-Ing. Heiko Sterzik, IBB – Ingenieurbüro für Bauplanung und Beratung

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Aussichtsbauwerk Wolkenhain, IGA-Park Marzahn-Hellersdorf (Berlin)

Brückentyp/Konstruktion | Stahlraumfachwerk mit silikonbeschichtetem Glasfasergewebe

Gesamtlänge | 90 m

Größte Stützweite | 16 m

Anzahl der Felder | 10

Bauhöhe | 2,20–2,80 m

Funktion | Aussichtsbauwerk und Orientierungspunkt für die Parkerlebnislandschaft in Berlin Marzahn-Hellersdorf

Besonderheit | Unregelmäßiges Raumfachwerk mit Membranbespannung in Wolkenform, Verwendung von Fachwerkknoten aus massiven Stahlkugeln

Einreicher | Klaus-D. Abraham, VIC Planen und Beraten GmbH

Verantwortliche Ingenieure | Henry Ripke und Klaus-D. Abraham, Kolb Ripke Architekten und VIC Planen und Beraten GmbH

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Lippepark-Brücken, Hamm (NRW)

Brückentyp/Konstruktion | Zwei Fußgängerbrücken als Bogenfachwerkkonstruktion aus Stahl

Gesamtlänge | 78 m

Größte Stützweite | 78 m

Anzahl der Felder | 1

Bauhöhe | 1 m bis 6 m

Funktion | Radwegeverbindung zwischen den Stadtteilen Herringen und Bockum-Hövel

Besonderheit | Moderne und elegante Fachwerkkonstruktion aus gebogenen Rohren

Einreicher | Dipl.-Ing. Wolfgang Wassmann, Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH

Verantwortliche Ingenieurin | Dipl.-Ing. Lena Grabowski, Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Museumsbrücke Lüdenscheid, NRW

Brückentyp/Konstruktion | Bogenbrücke

Gesamtlänge | 53 m

Größte Stützweite | 53 m

Anzahl der Felder | 1

Bauhöhe | variiert

Funktion | Verknüpfung des Museums mit der Innenstadt, Überquerung einer Bahntrasse, Busfahrspur und eines Parkplatzes

Besonderheit | Effizientes Bogentragwerk, Symbiose aus der Logik der Form und Ingenieurtechnik

Einreicher | Falko Schmitt und Heike Müller, DKFS Architects und Stadt Lüdenscheid

Verantwortlicher Ingenieur | Colin Jackson (mit Dirk Krolikowski & Falko Schmitt), Jane Wernick Ass.

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Mühlenwoogbrücke Idar-Oberstein, Rheinland-Pfalz

Brückentyp/Konstruktion | Aufschwimmbare Fachwerk-Trogbrücke, Hohlprofilkonstruktion aus Stahl, geschweißt

Gesamtlänge | 24,86 m

Größte Stützweite | 16,99 m

Anzahl der Felder | 1

Bauhöhe | 0,12 m / 1,26 m

Funktion | Überquerung der Nahe im Zuge des Nahe-Radweges

Besonderheit | Aufschwimmfähigkeit der Brückenkonstruktion bei Hochwasser

Einreicher | Dr. Matthias Schneider, Landrat Nationalparklandkreis Birkenfeld

Verantwortliche Ingenieure | Volker Hauschild und Kersten Petry, Kreisverwaltung Birkenfeld und IGB mbH

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Fußgänger- und Radwegbrücke Glauchau, Sachsen

Brückentyp/Konstruktion | Spannbandbrücke aus Spannbeton

Gesamtlänge | 105 m

Größte Stützweite | 35,5 m

Anzahl der Felder | 3

Bauhöhe | 29,5 cm

Funktion | Überquerung der Zwickauer Mulde und Verbindung des Muldenradweges zwischen Wernsdorf und Glauchau

Besonderheit | Schlanke und geschwungene Spannbandlösung mit Verwendung externer Spannglieder.

Einreicher | Dr.-Phil. Peter Dresler, Oberbürgermeister Stadt Glauchau

Verantwortlicher Ingenieur | Dr.-Ing. Gerhard Setzpfandt, Setzpfandt Beratende Ingenieure

Kochertalbrücke – Bild: Dirk Heckmann

DAS HÖCHSTE DER GEFÜHLE

Brücken, Straßen, Wohnungen und Wirtschaftsimmobilien:
Die Deutsche Bauindustrie schafft neue Verbindungen zwischen den Menschen – und damit sicht- und fühlbar mehr Lebensqualität.

DIE DEUTSCHE BAUINDUSTRIE
BAUEN UND SERVICES

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Fußgängerbrücke über den „Langen See“, Böblingen/Sindelfingen

Brückentyp/Konstruktion | Asym. Schrägseilbrücke mit einem gekrümmten Pylon, Seilen in Harfenanordnung und Verbundüberbau

Gesamtlänge | 48,30 m

Größte Stützweite | 45,85 m

Anzahl der Felder | 1

Bauhöhe | Überbau: 21,5 bis 30 cm

Funktion | Fuß- und Radwegüberquerung zwischen dem nördlichen und südlichen Ufer

Besonderheit | Gekrümmte Pylongeometrie zur Minimierung der Biegebeanspruchung, Oberbau in Orthoverbundbauweise

Einreicher | Ingenieurbüro sbp schlaich bergermann partner

Verantwortlicher Ingenieur | Andreas Keil, sbp schlaich bergermann partner

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Ertüchtigung Alte Mainbrücke Zellingen, Bayern

Brückentyp/Konstruktion | Stahlfachwerkbrücke mit aufgelegter Betonplatte – Einfeldträgerkette

Gesamtlänge | 172 m

Größte Stützweite | 43 m

Anzahl der Felder | 4

Bauhöhe | 4 m

Funktion | Verbindung zweier Ortsteile über den Main

Besonderheit | Erhaltung des Bestandsbauwerks (1884), Schiffsstoßsicherung ausschließlich durch externe Schutzbauwerke,

Einreicher | Dipl.-Ing. Stephan Sonnabend, Büchting + Streit AG

Verantwortlicher Ingenieur | Dipl.-Ing. Stephan Sonnabend, Büchting + Streit AG

VBI und Bundesingenieurkammer bedanken sich herzlich bei den Sponsoren und Förderern, die uns beim Deutschen Brückenbaupreis unterstützt haben:

SCHIRMHERR

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

HAUPTSPONSOR

ALLPLAN
A NEMETSCHEK COMPANY

KOOPERATIONSPARTNER

baukULTUR
BUNDESSTIFTUNG

SPONSOREN

Bau Kompetenz im Dialog
DEUTSCHER BETON- UND BAUTECHNIK-VEREIN E.V.

DIE DEUTSCHE BAUINDUSTRIE
BAUEN UND SERVICES

VHV VERSICHERUNGEN

UNITA
Ein Unternehmen der Aon-Gruppe

FÖRDERER

INGENIEURKAMMER SACHSEN
Körperschaft des öffentlichen Rechts

DRESDNER BRÜCKENBAU SYMPOSIUM

vpi
Bundesvereinigung der Prüfingenieure für Bautechnik e.V.

DETAIL

bauingenieur24.de
content for constructors

Ernst & Sohn
A Wiley Brand

TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

Deutscher
Brückenbaupreis
2018

Impressum

Herausgeber
Bundesingenieurkammer
Joachimsthaler Str. 12 · 10719 Berlin
www.bingk.de

Verband Beratender Ingenieure VBI
Budapester Straße 31 · 10787 Berlin
www.vbi.de

Schirmherrschaft
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
www.bmvi.de

Redaktion
Ines Bronowski

Mitarbeit
Susanne Mühr, Jost Hähnel und Michaela Schmidt

Layout/Herstellung
pantamedia communications GmbH, Berlin

Abbildungen
Fotos Bleichinselbrücke Heilbronn: Ingolf Pompe/schlaich bergermann partner
Fotos Schaukelbrücke Weimar: Alexander Burzik/Klassik Stiftung Weimar
Fotos Lahntalbrücke Limburg: Eva Bartussek, Mario Andreya/Konstruktionsgruppe Bauen
Fotos Pilotbauwerk Greißelbach: Max Bögl Stiftung
Fotos Isarsteg Nord, Freising Oliver Jaist, Bergmeister Ingenieure
Fotos Hennebergbrücke Braunschweig: Daniela Nielsen/Stadt Braunschweig
Fotos von den Jurysitzungen: Torsten George
Alle anderen Abbildungen wurden durch die Wettbewerbsteilnehmer bzw. am Bauwerk beteiligte Firmen/Ingenieure zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Deutschen Brückenbaupreis zur Verfügung gestellt.

Dokumentation der Wettbewerbsbeiträge
Die Vorstellung aller zum Wettbewerb um den Deutschen Brückenbaupreis 2016 eingereichten Bauwerke (Seite 33 bis 46) erfolgt in der Reihenfolge des Posteingangs der Teilnahmeunterlagen bei den Auslobern. Alle Angaben der Brückenkurzvorstellungen sind Informationen aus den eingesandten Unterlagen.

ALLPLAN
A NEMETSCHEK COMPANY

AUF DEM WEG NACH GANZ WEIT OBEN

ALLPLAN GRATULIERT SEINEN KUNDEN

Mutige Ideen verdienen Anerkennung.
ALLPLAN gratuliert seinen Kunden
Konstruktionsgruppe Bauen AG und
schlaich bergermann partner sbp GmbH
zur Nominierung für den Brückenbaupreis 2018.

SIE FINDEN UNSEREN MESSESTAND 59 AM HAUPTEINGANG DER TU

allplan.com

Wollen Sie auch so erfolgreich arbeiten wie unsere Kunden? Dann setzen Sie auf ALLPLAN.
Mit unseren BIM-Lösungen für den Brückenbau stehen wir Ihnen in allen Planungsphasen zur Seite, vom ersten Entwurf bis zur finalen Bauausführung und machen Sie fit für den digitalen Wandel in der Welt des Bauens.