



Deutscher Brückenbaupreis 2016

Jurybewertung der nominierten Bauwerke

Kategorie Fuß- und Radwegbrücken

Fuß- und Radwegbrücke über die Donau bei Deggendorf

Die Fuß- und Radwegbrücke über die Donau bei Deggendorf wird für den Deutschen Brückenbaupreis 2016 nominiert, weil die scheinbar schwebende Stahlfachwerkkonstruktion einen gelungenen Kontrast zur benachbarten Eisenbahnbrücke bildet. Darüber hinaus wird die mutige Umsetzung in Form einer semiintegralen Lagerung, die zu einer wartungsarmen Konstruktion führt, gewürdigt.

Der Steg über die zwei Donauarme verbindet Deggendorf rechts der Donau mit den links der Donau liegenden Ortsteilen Fischerdorf und Natternberg. Die Brücke entstand im Zusammenhang mit der Landesgartenschau 2014. Der Entwurf ging aus einem vorgeschalteten Realisierungswettbewerb als Sieger hervor. Mit 455,5 m Länge gehört die Deggendorfer Brücke zu einer der längsten semintegralen Fußgängerbrücken Europas.

Die Brücke besteht aus einem äußerst filigranen, ständerlosen Fachwerk und bietet durch ihre sowohl in Längs- als auch in Querrichtung veränderliche Geometrie dem Benutzer ein wechselndes Raumerlebnis und dem Betrachter einen „Spannungsbogen“. Die Auflagerung durch fast unsichtbare Stahlrohrfachwerke erzeugt einen Schwebefeffekt. Dieser Eindruck von Leichtigkeit wird durch die weiße Farbgebung noch verstärkt.

Die Brücke ist ein 6-feldriger Durchlaufträger mit Stützweiten von 55 m bis 106 m über der Schifffahrtsöffnung und einem in der Breite veränderlichen Fachwerktrogquerschnitt. Die Gurte und die Diagonalen des Fachwerks werden durch luftdicht verschweißte Hohlkastenprofile gebildet. Die Fachwerke haben eine über die Brückenlängsrichtung veränderliche Höhe. Die Lagerung der Brücke erfolgt über Fachwerkscheiben aus Rohren,

die nahezu gelenkig an den Überbau und die Pfeiler angeschlossen sind. Durch die V-förmige Ausbildung der Fachwerkscheiben in den Achsen beidseitig der Schifffahrtsöffnung befindet sich der Ruhepunkt der Brücke über der Donau.

Für die Auflagerung der Brücke wurden zwei bestehende Granitpfeiler einer 1890 errichteten Eisenbahnbrücke sowie drei neue, konisch zulaufende Sichtbetonpfeiler genutzt. Diese massiven Unterbauten ziehen die Aufmerksamkeit des Betrachters auf sich und lassen die filigrane Aufständigung optisch beinahe verschwinden. Der Brückenbelag besteht aus Lärchenbohlen mit offenen Fugen, wodurch eine zusätzliche Entwässerung nicht erforderlich war. Alle konstruktiven Details sind gestalterisch gut durchgearbeitet und bilden mit dem Tragwerk eine Einheit.

Mit der gewählten Konstruktion konnte der gesteckte Kostenrahmen eingehalten werden.

Der Überbau wurde analog zur benachbarten Eisenbahnbrücke im Taktschiebverfahren eingeschoben. Die Nutzung vorhandener Bestandspfeiler und der Verzicht auf wartungsintensive Lager und Fugen tragen wesentlich zur Nachhaltigkeit der gewählten Konstruktion bei.