



Deutscher Brückenbaupreis 2016

Jurybewertung der nominierten Bauwerke

Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken

Kochertalbrücke – Autobahnbrücke im Zuge der A 6 bei Geislingen, Baden-Württemberg

Die Kochertalbrücke wird für den Deutschen Brückenbaupreis 2016 nominiert, weil ihre Instandsetzung und Ertüchtigung vorbildliches Beispiel dafür sind, wie durch innovative und kreative Ingenieurleistung die Nutzbarkeit vorhandener Bausubstanz nachhaltig verlängert werden kann. Die gelungene Sanierung dieser Ikone der deutschen Ingenieurbaukunst tilgt nicht nur die Spuren aus 35 Jahren Autoverkehr, sondern verbessert Standsicherheit und Dauerhaftigkeit der Brücke über den Ursprungszustand hinaus.

Die 1.128 m lange und bis zu 185 m über Talgrund führende Kochertalbrücke im Zuge der Bundesautobahn 6 ist nicht nur die höchste Talbrücke Deutschlands, sondern auch hinsichtlich ihrer Ästhetik und Dimensionierung ein Meisterwerk. Die Erhaltung dieses bedeutenden Baudenkmals stellte höchste Anforderungen an die mit der Ertüchtigung befassten Ingenieure. Durch die Bereitschaft, sich intensiv mit den statischen und bautechnischen Grundlagen der zwischen 1976 und 1979 errichteten Spannbetonbrücke auseinanderzusetzen und durch gezielte, die Substanz schonende Verstärkungsmaßnahmen, gelang es, den gestiegenen Anforderungen der heutigen Verkehrsbelastung Rechnung zu tragen.

Insbesondere durch die intensive Betrachtung der Baugeschichte, vor allem der Bauzustände, konnten stille Reserven im Tragwerk der Brücke erschlossen und so die Grundlagen für eine Ertüchtigung geschaffen werden. Dies zeigt, dass

Brückenertüchtigung keine Standardaufgabe im Bauingenieurwesen darstellt, sondern ein hohes Maß an Kreativität, Ideenreichtum und profundem Fachwissen sowie Verantwortungsbewusstsein im Umgang mit den Zeugnissen der Baukultur erfordert.

Durch eine detaillierte Neuberechnung aller Bauzustände sowie eine realistischere Erfassung der Baustoffeigenschaften war es unter Berücksichtigung des guten Bauwerkzustands möglich, nicht genutzte Tragreserven in Ansatz zu bringen. So konnten die notwendigen Ertüchtigungsmaßnahmen im Wesentlichen auf Verstärkungen der Hohlkastenstege und der Bodenplatte im Bereich der Auflager beschränkt werden.

Eine besondere Herausforderung war der Austausch der verschlissenen alten Lager. Sie wurden über Stahllitzen und hydraulische Hebetchnik vom Überbau zum Pfeilerfuß hinabgelassen, die neuen, speziell hergestellten und genehmigten Lager ebenso hinaufgezogen. Zum Anheben des Überbaus wurden bis zu 28 Pressen mit einer gesamten maximalen Hubkraft von 12.480 Tonnen eingesetzt.

Alle Instandsetzungs- und Ertüchtigungsarbeiten mussten in schwindelerregender Höhe und bei laufendem Verkehr ausgeführt werden. Die eigentliche große Ingenieurleistung aber sind die Neuberechnung und das Sanierungskonzept. Hier wurde berechnet, was früher nicht berechnet werden konnte und so Reserven für die Ertüchtigung erschlossen.