



B 16 Ersatzneubau der Donaubrücke Günzburg



Presseinformation

anlässlich der feierlichen Verkehrsfreigabe am
30.05.2011

Staatliches Bauamt Krumbach
Nattenhauser Str. 16
86381 Krumbach
Tel. 0 82 82 99 08 0
www.stbakru.bayern.de

Bundesstraße 16, Ersatzneubau der Donaubrücke Günzburg

Geschichte

In der Vergangenheit mussten die Verkehrsteilnehmer auf der Bundesstraße 16 bereits mehrfach Verkehrsbeeinträchtigungen durch kurzfristig erforderlich gewordene Instandsetzungsarbeiten am baufällig gewordenen, 62 Jahre alten Brückenbauwerk, hinnehmen. Aufgrund der in Zukunft weiter steigenden Bedeutung der Donauquerung wurde im Jahr 2009 der Entschluss gefasst, das Brückenbauwerk bis zum Jahr 2011 durch einen Neubau zu ersetzen.

Für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Günzburg besitzt der Brückenstandort eine herausragende geschichtliche Bedeutung. So verdankt die Stadt Günzburg ihre Entstehung einem römischen Kastell, das in den Jahren 77/78 n. Chr. zur Sicherung einer bedeutenden Donauquerung errichtet wurde. Aus diesem Kastell entwickelte sich eine blühende Handelsstadt, das antike Guntia.

Verkehrswege

Die Donaubrücke im Zuge der Bundesstraße 16 verbindet das nordschwäbische Donaugebiet mit der Autobahn A 8. Die Bundesstraße 16 verbindet zudem den LEGO®-Freizeitpark mit den Naherholungsgebieten der Stadt Günzburg nördlich der Donau. Die daraus resultierende Verkehrsbedeutung des Donauübergangs, der derzeit von circa 13.600 Fahrzeugen genutzt wird, wird künftig weiter steigen.

Das Brückenbauwerk kreuzt am nördlichen Donauufer zudem die Etappe Ulm – Regensburg des internationalen Donauradwanderweges, der von Donaueschingen bis nach Ungarn führt.

Aus dieser exponierten und stadtnahen Lage, in einem zudem sensiblen und umfassend geschützten Landschaftsraum, resultiert ein sehr hoher Gestaltungsanspruch an das Bauwerk.

Gestaltung

Wesentliche Aufgabe an die Entwurfsbearbeitung war, eine für den Verkehrsteilnehmer erlebbare Brückenkonstruktion zu schaffen, die sich zudem harmonisch in den Landschaftsraum eingliedert. Im Ergebnis umfangreicher Variantenuntersuchungen fiel die Entscheidung auf eine Stabbogenbrücke in Stahlverbundbauweise mit angehängten Vorlandbauwerken aus Stahlbeton. Der Stabbogen überspannt die Donau mit einer Stützweite von 83,00 m. Die Höhe der beiden zueinander geneigten Bogenscheiben beträgt 13,90 m. An den Bogendrittelpunkten sind die beiden Bogenscheiben mit Querstreben verbunden. Die hierdurch entstehende Torwirkung verdeutlicht die Ortseingangssituation und

stellt eine unverwechselbare Landmarke im Verlauf der Bundesstraße 16 dar. Eine weitere Besonderheit stellt die gekreuzte Anordnung der Bogenhänger dar. Dies verleiht dem Bauwerk statisch zusätzliche Steifigkeit. Die Neigung der Bogenscheiben setzt sich in den Unterbauten des Bauwerkes fort. Die Seitenflächen der Widerlager und Pfeiler sind geneigt. Das links- und rechtsufrige Donauvorland wird mit angehängten, einhüftigen Rahmenbauwerken aus Stahlbeton mit einer Stützweite von 10,50 m überbrückt. Neben der Anpassung der Querschnittsabmessungen des Brückenbauwerkes an die heutigen Verkehrsbedürfnisse, wird zudem auf der westlichen Bauwerkskappe ein 3,00 m breiter Geh- und Radweg angeordnet. Die Beleuchtung des Geh- und Radweges ist in das Bauwerksgeländer integriert.

Bauablauf

Die Vorarbeiten für den Ersatzneubau des Donauüberganges begannen mit der Dükering bestehender Leitungen, der Kampfmittelerkundung und den Rodungsarbeiten im November 2009. Die weiteren Bauarbeiten untergliedern sich im Wesentlichen in drei Bauabschnitte. Im ersten Bauabschnitt wurde zunächst eine Behelfsbrücke zur Führung des öffentlichen Verkehrs während der Bauzeit errichtet. Hierzu wurde der 1.320 Tonnen schwere Überbau der alten Donaubrücke angehoben und 19 m stromaufwärts auf Behelfsunterstützungen verschoben. Die Fertigstellung der Behelfsbrücke erfolgte Ende April 2010. Im Anschluss erfolgte im zweiten Abschnitt der Neubau der Donaubrücke. Die Unterbauten aus Stahlbeton gründen auf Großbohrpfählen. Nach Fertigstellung der Unterbauten konnte bereits im September 2010 mit der Montage der Stahlkonstruktion des Stabbogens begonnen werden. Insgesamt wurden auf die Baustelle 420 t Stahl angeliefert und auf Montagestützen in Endlage über der Donau zur Gesamtkonstruktion verschweißt. Die Fahrbahnplatte aus Stahlbeton ist auf den Querträgern des Trägerrostes aufgelegt und über Kopfbolzendübel mit den Versteifungs- und Querträgern verbunden. Die 32 cm starke Ortbetontafel wurde konventionell geschalt. Der Abschluss der Neubauarbeiten erfolgt mit der Verkehrsfreigabe am 30.05.2011. Nach Umlegung des Verkehrs auf das neue Brückenbauwerk beginnen im dritten Bauabschnitt die Arbeiten zur Rückbau der Behelfsbrücke. Der bestehende Fachwerküberbau des alten Donauüberganges wird getrennt und die Einzelteile mit Autokränen ausgehoben. Der Rückbau der Behelfsunterbauten aus Stahlspundwänden und der Bestandspfeiler des alten Donauüberganges erfolgen, in einem engen Zeitfenster, von in die Donau geschütteten Dämmen aus. Der Abbruch der Bestandspfeiler kann dabei erst nach Fertigstellung der Neubauarbeiten unter dem fertig gestellten Brückenbauwerk erfolgen, da diese bei den Montagearbeiten der Stahlkonstruktion als Auflagerpunkte der Montagestützen dienten. Die Abbrucharbeiten werden voraussichtlich Ende August 2011 abgeschlossen.

Technische Daten neue Donaubrücke

Konstruktion Haupttragwerk:	Stabbogenbrücke aus Stahl mit zueinander geneigten Bogenscheiben und gekreuzter Anordnung der Hänger
Konstruktion Vorlandbauwerke:	einhüftige Stahlbetonrahmen
Gesamtlänge:	104,00 m
Stützweite Haupttragwerk:	83,00 m
Höhe Bogentragwerk:	13,90 m
Stützweite Vorlandbauwerke:	10,50 m
Fahrbahnbreite:	8,00 m
Westliche Bauwerkskappe:	3,00 m Geh- und Radweg
Östliche Bauwerkskappe:	0,75 m Notgehweg
Breite zw. den Geländern:	13,83 m

Zahlen und Fakten

- Der bestehende Überbau der Donaubrücke mit einem Gesamtgewicht von 1.320 t wurde angehoben und um 19 m in Richtung Oberstrom verschoben.
- Die Stahlkonstruktion des Stabbogens hat ein Gesamtgewicht von ca. 430 t.
- Es wurden ca. 2.200 m³ Beton verarbeitet. (rund 300 Betonmischfahrzeuge)
- Circa 300 t Betonstahl wurden eingebaut.
- Zur Abtragung der Lasten des Brückenbauwerks wurden insgesamt rund 500 m Ort betonbohrpfähle mit Einzellängen bis 16 m in den Untergrund abgeteuft.
- Es wurden rund 3.500 m² Stahlflächen beschichtet.
- Circa 10.000 m³ Boden wurden bewegt.
- 13.000 m² Asphaltdecken wurden eingebaut.
- 300 m Kanäle zur Straßenentwässerung wurden verlegt.

Sonstiges

Mit der Ausführung der Bauleistungen ist eine Arbeitsgemeinschaft der Firmen Matthäus Schmid GmbH & Co. KG aus Baltringen und Eckle GmbH aus Langenau beauftragt. Die Auftragssumme für den Ersatzneubau der Donaubrücke, einschließlich der Kosten für die Herstellung der Behelfsbrücke, der Straßenbauarbeiten und der Kosten für den Rückbau der alten Donaubrücke, beläuft sich auf ca. 6,00 Mio. €