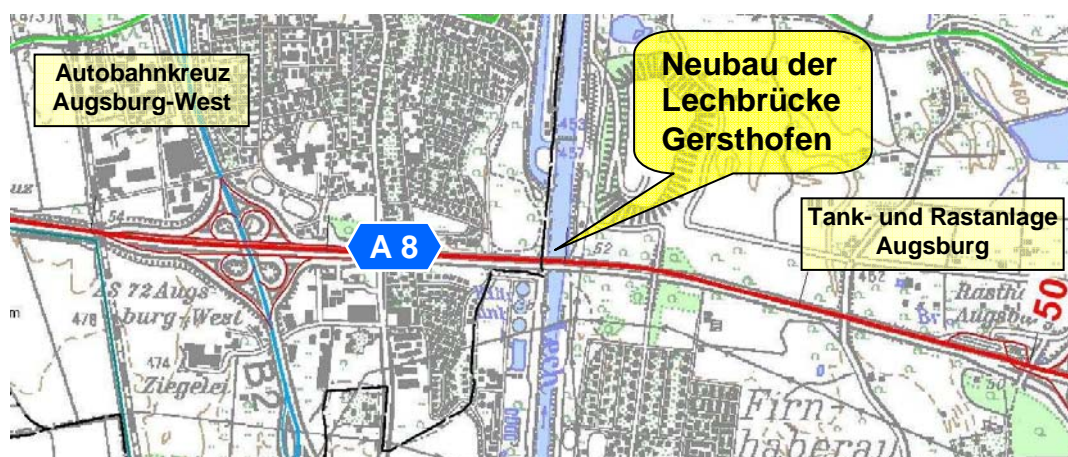




### Bundesautobahn A 8 West München – Ulm Neubau der Lechbrücke Gersthofen



#### Anlass und Randbedingungen

Die ursprüngliche Lechbrücke wurde in den Jahren 1935/36 im Zuge des Autobahnbaues der Strecke München–Ulm mit nur einem Überbau für den 2-streifigen Verkehr gebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der zerstörte Überbau mit Teilen aus dem Bestand und mit einzelnen Neuteilen auf neuen Widerlagern wiedererrichtet.



Der zweite südseitige Überbau wurde komplett neu errichtet. 1982 wurde die vorhandene Stahlbeton-Fahrbahnplatte abgebrochen und einschließlich Abdichtung und Belag erneuert.

Anlass für den aktuellen Neubau ist der geplante 6-streifige Ausbau der Autobahn, für den der Trogquerschnitt der bestehenden Brücke keine ausreichende Breite aufweist. Zudem ist die Brücke in einem derart schlechten bautechnischen Zustand, dass sie mit wirtschaftlichem Aufwand nicht mehr saniert und ertüchtigt werden kann.

Aus mehreren Gestaltungsvorschlägen entschied sich die Straßenbauverwaltung für das vorliegende Gestaltungskonzept mit zwei freistehenden Stabbögen. Nachfolgende Vorgaben bedingen eine technisch aufwendige Konstruktion und Bauweise:

- Die BAB A 8 West hat ein sehr hohes durchschnittliches Verkehrsaufkommen von derzeit rd. 82.000 Fahrzeugen am Tag (24 Stunden). Daher ist eine Bauweise zu wählen, die den Verkehr möglichst wenig beeinträchtigt. Es müssen ständig zwei Fahrstreifen in jeder Richtung zur Verfügung stehen.
- Die Brücke liegt niedrig über dem Lech, wegen der Kolkgefahr (Ausspülungen) sind keine Flusspfeiler möglich.

### Planung

- Je Richtungsfahrbahn wird ein getrennter Überbau erstellt.
- Mit dem südlichen Überbau wird ein öffentlicher Geh- und Radweg übergeführt.
- Auf der Brücke werden an den Außenrändern transparente und reflektierende Lärmschutzwände von je 4 m Höhe errichtet. Zwischen den Fahrbahnen wird eine 5 m hohe

hochabsorbierende Lärmschutzwand gebaut.

- Der neue südliche Überbau wird unmittelbar neben der Autobahn hergestellt und als Umfahrung für den gesamten Verkehr während der weiteren Bauzeit genutzt.

### Konstruktion

- Die beiden Überbauten bestehen aus einem schlanken 1-feldrigen Trägerrost (109 m Stützweite) mit Stahlbetonplatte und werden von zwei stählernen freistehenden Stabbögen als luftdicht verschweißte Hohlkästen ohne Windverband getragen.
- Trägerrost und Stahlbetonplatte werden als Verbundkonstruktion über Stahlhänger an die Stabbögen angeschlossen.



---

## Bauablauf

Bauphase 1 (November 2004 – Juni 2006):

Herstellung des neuen Überbau Süd in provisorischer Lage südlich der bestehenden Autobahn und Erstellung einer Umfahrung

### BAUABLAUF BAUPHASE 1 und VERKEHRSFÜHRUNG

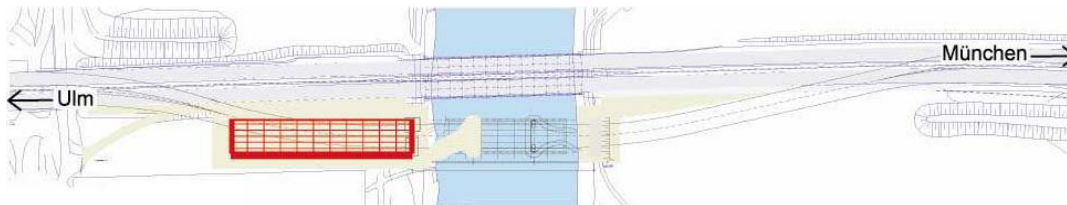
Vormontage  
Überbau Süd



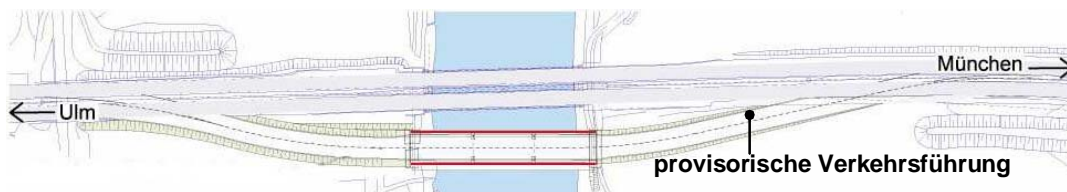
Längverschub  
Überbau Süd



Vormontage Überbau Süd



Längverschub Überbau Süd



- Der Verkehr wird ohne Einschränkungen durch die Baustelle über das bestehende Bauwerk geführt.
  - Der Vormontageplatz und die provisorischen Unterbauten werden neben der bestehenden Brücke hergestellt.
  - Die im Werk vorgefertigten Stahlbauteile werden mit Schwertransportern angeliefert.
  - Die Stahlkonstruktion des südlichen Überbaus wird vormontiert.
  - Nach dem Bau der Hilfspfeiler im Lech wird die Stahlkonstruktion des südlichen Überbaus über den Lech geschoben (Längverschub).
  - Anschließend werden die Ortcon-Fahrbahnplatte, die Abdichtung, die Kappen, der Fahrbahnbelag und aller anderen Ausstattungseinrichtungen des Überbaus hergestellt.
  - Bevor das neue Bauwerk in den weiteren Bauphasen vom Verkehr genutzt werden kann, muss der Erd- u. Deckenbau für die provisorische Verkehrsführung ausgeführt werden.
-

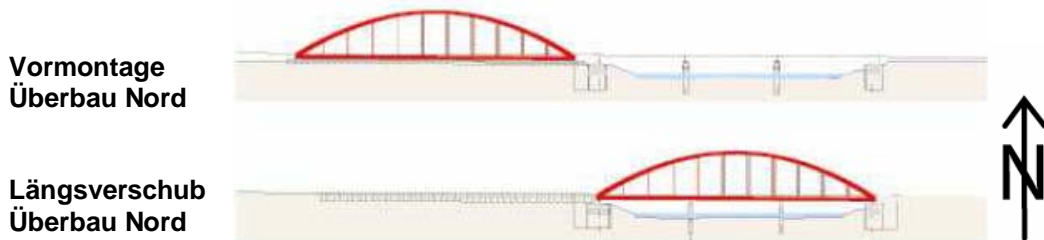


---

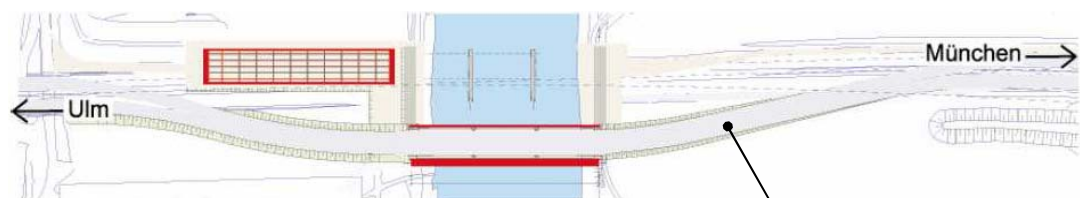
Bauphase 2 (geplant: Juni 2006 – Oktober 2007):

Abbruch der bestehenden Brücke und Herstellen des neuen Überbau Nord

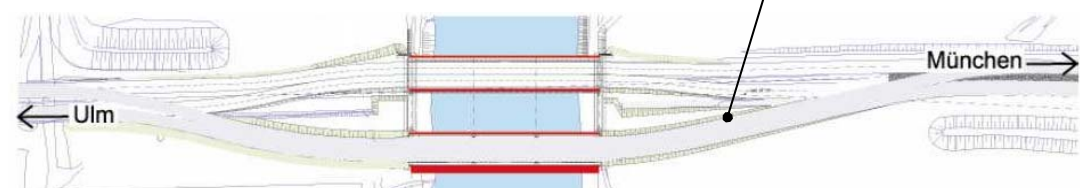
## BAUABLAUF BAUPHASE 2 und VERKEHRSFÜHRUNG



### Vormontage Überbau Nord



### Längverschub Überbau Nord



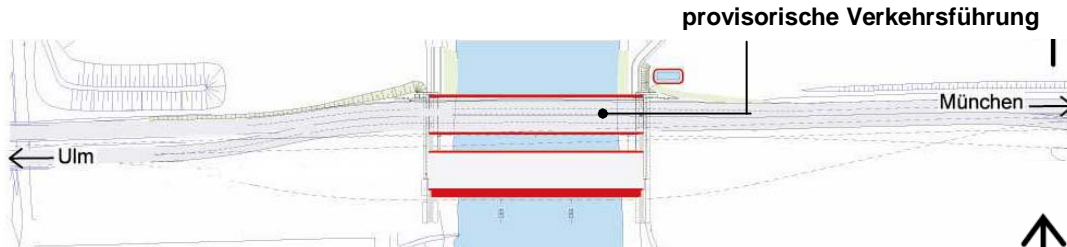
- Der gesamte Verkehr wird über die provisorische Umfahrung auf dem neuen südlichen Überbau über den Lech geführt.
  - Der südliche und nördliche Überbau der bestehenden Brücke werden abgebrochen.
  - Nach Anlieferung der im Werk vorgefertigten Stahlteile wird die neue Stahlkonstruktion des nördlichen Überbaus vormontiert.
  - Die bestehenden Widerlager werden abgebrochen und die neuen Widerlager hergestellt.
  - Die Stahlkonstruktion des nördlichen Überbaus wird über die Hilfspfeiler über den Lech in die endgültiger Lage verschoben (Längverschub).
  - Anschließend werden die Ortbeton-Fahrbahnplatte, die Abdichtung, die Kappen, der Fahrbahnbelag und alle anderen Ausstattungseinrichtungen des Überbaus hergestellt.
  - Vor der nächsten Bauphase muss der Anschluss der neuen Fahrbahnen beider Fahrrichtungen an die neue Brücke gebaut werden.
-

Bauphase 3 (geplant: November 2007 – Dezember 2007):

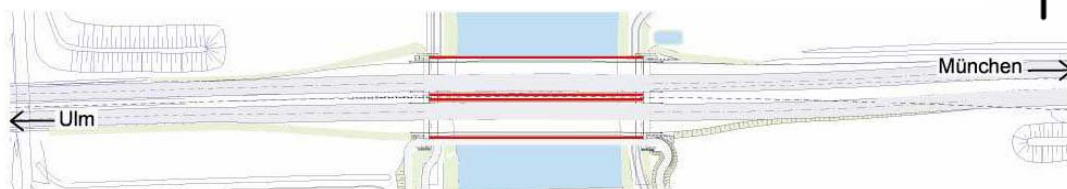
Querverschub des südlichen Überbaus und Abbruch der provisorischen Hilfsbauten.

## BAUABLAUF BAUPHASE 3 und VERKEHRSFÜHRUNG

### Querverschub Überbau Süd



### Verkehrsfreigabe Überbau Süd und Nord



- Der gesamte Verkehr wird auf dem neuen nördlichen Überbau über den Lech geführt.
- Die neue südliche Richtungsfahrbahn wird in den Anbindungsbereichen gebaut.
- Die provisorische Umfahrung wird rückgebaut.
- Der Überbau Süd wird um ca. 23 m nach Norden in die neue endgültige Lage querverschoben.
- Anschließend müssen der Korrosionsschutz ergänzt und Ausstattungsarbeiten durchgeführt werden, ehe der endgültige Straßenbelag aufgebracht und der Geh- und Radweg fertig gestellt werden kann.
- Nach Abschluss dieser Arbeiten wird der Verkehr die neue Brücke bis zur Fertigstellung des 6-streifigen Ausbaus der Autobahn mit je zwei Fahrstreifen pro Richtung benutzen können.
- Abschließend werden die provisorischen Unterbauten, Baubehelfe, Dämme etc. abgebrochen und das Gelände rekultiviert.





## Technische Daten

### Bauart:

Zwei voneinander getrennte Brücken, getragen durch jeweils ein freistehendes Bogenpaar, an das die Fahrbahnplatte über Hänger angeschlossen ist.

Abstand der Bögen:	19,24 m
Stützweite:	109,00 m
Breite (zwischen den Geländern):	38,48 m
Brückenfläche:	4.200 m <sup>2</sup>
Geh- u. Radweg:	330 m <sup>2</sup>
max. Bogenhöhe über Fahrbahnoberkante:	17,00 m
Hänger: 10 Stück im Abstand von 9,91 m, Rundstahl Ø 125 mm	
Gewicht Stahlkonstruktion:	2.100 to
Beton:	5.150 m <sup>3</sup>
davon 1.300 m <sup>3</sup> für Provisorien	
Bewehrungsstahl:	610 to

### Bauzeit:

November 2004 bis Dezember 2007

### Baukosten:

Lechbrücke:	11,00 Mio. Euro
Lärmschutzwände:	1,00 Mio. Euro

---

Herausgeber: Autobahndirektion Südbayern  
Seidlstrasse 7-11; 80335 München  
Tel. 089 / 54 552 0  
E-Mail: [poststelle@abdsb.bayern.de](mailto:poststelle@abdsb.bayern.de)  
Internet: [www.abdsb.bayern.de](http://www.abdsb.bayern.de)  
Stand: 07 / 2006

---