



Talbrücke Wilde Gera, Thüringer Wald

Deutschlands größte Betonbogenbrücke überzeugt durch außerordentliche gestalterische Eleganz. Die Errichtung eines Bogens dieser Dimension im naturschonenden Freivorbau mit rückwärtiger Abspannung war weltweit einmalig und stellt eine ganz besondere Ingenieurleistung dar. Der Bogen besteht aus nur einem Kastenquerschnitt. Innovativ ist der erstmalig ausgeführte einteilige Stahlüberbau mit der Möglichkeit, die Fahrbahnplatte auch unter fließendem Verkehr auszuwechseln.

Der Bau der A71 erforderte eine ca. 110 m hohe Trassenführung über das tief eingekerbte Tal der Wilden Gera. Dabei bildeten Bahnlinie, Straße, Flußverlauf und eine Deponie im Talgrund die Zwangspunkte. Realisiert wurde ein gestalterisch eleganter, unten liegender Bogen von 252 m Spannweite, die zur Zeit größte Betonbogenbrücke in Deutschland.

Autobahnbrücken haben meist zweiteilige Überbauten, die bei Reparaturarbeiten einseitig freigehalten werden können, jedoch eine zweiteilige Unterkonstruktion erfordern. Dieser innovative Entwurf sah jedoch aus gestalterischen Gründen einen einfachen Bogen vor. Durch die Bogenform war es möglich, Gründungsprobleme an der Deponie zu umgehen. Der innovative einteilige Stahlüberbau – im Taktschiebeverfahren eingeschoben – ermöglichte diese Zusammenfassung der Unterbauten und den damit verbundenen Kostenvorteil von 500.000,- EUR.



Nach diesem gelungenen Pilotprojekt sind nun weitere Stahlverbundbrücken mit einteiligem Querschnitt weltweit im Bau. Auch die Juroren des Ersten Deutschen Brückenbaupreises 2006 belohnten diese Innovationskraft mit dem Preis in der Kategorie Straßen- und Eisenbahnbrücken für die Talbrücke Wilde Gera.

WILDE GERA VALLEY BRIDGE, FEDERAL MOTORWAY A 71 NEAR GEHLBERG
Germany's largest concrete-arch bridge stands out with its remarkably elegant design. Erecting an arch of this size in a nature-preserving cable-stayed free-cantilever construction is unique in the world and represents an exceptional engineering feat. The arch is formed from a single box section. Another innovation is the introduction of a one-piece steel superstructure, making it possible to replace the road deck without interrupting traffic flow.

► INGENIEURLEISTUNGEN

Bauwerksentwurf/Projektleitung:
Dr. sc. tech. Roland von Wölfel
Köhler und Seitz Beraten und Planen
(heute Leonhardt, Andrä und Partner)
Ausführungsplanung (Unterbau):
Dr. sc. tech. Roland von Wölfel
Ausführungsplanung (Überbau):
Schmitt, Stumpf, Frühauf und Partner,
München
Prüfung:
Dr.-Ing. Tilman Zichner
(Bogen, Unterbauten)
Prof. Dr.-Ing. Gerhard Hanswille
Dr.-Ing. Jochen Haensel (Verbundüberbau)

► BAUAUSFÜHRUNG

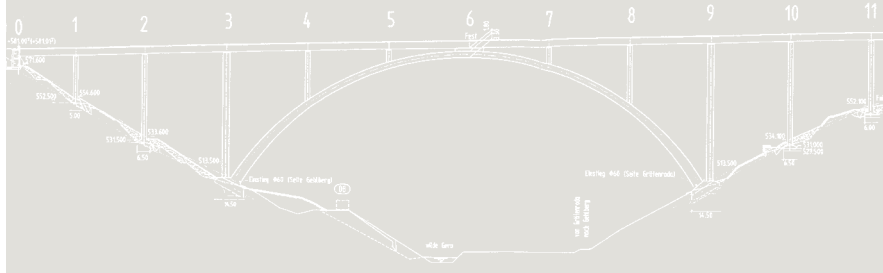
Firma Hörnig, Aschaffenburg
Brückenbau Plauen

► BAUHERR

DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Bau GmbH

► BAUJAHR

1997–2001



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Initiative
Architektur
und Baukultur