

FECHINGER TALBRÜCKE SAARBRÜCKEN



Fechinger Talbrücke im Zuge der A6 bei Saarbrücken

Gemeinsam mit DKFS Architects, London, hat Schübler-Plan den Wettbewerb für die neue Fechinger Talbrücke auf der A6 gewonnen.

Die 424 m lange Stahlverbundbrücke ist für das Saarland von herausragender städtebaulicher Bedeutung. Sie liegt räumlich exponiert und formt als bestimmendes Element im Landschaftsbild sowohl das Tor zum Saarland, als auch das Bild der Landeshauptstadt Saarbrücken. Der aus der Logik der ingenieurtechnischen Prinzipien entstehende Rhythmus von Stützen und Freiräumen teilt auch in der Fernwirkung das Tal harmonisch auf.

Die Stützweiten der 6-feldrigen Brücke betragen 55m – 74m – 83m – 83m – 74m – 55m. Die Standorte der Pfeiler werden neben Berücksichtigung der vorgegebenen Randbedingungen der unterführten Verkehrswege so gewählt, dass eine maximale Transparenz im Tal verbleibt und ein statisch ausgewogenes Stützweitenverhältnis entsteht. Die Stahlbetonpfeiler der Achsen 20 bis 60 werden monolithisch mit dem Überbau verbunden. Durch die semiintegrale Bauweise werden in einem Synergieeffekt die folgenden Vorteile vereinigt:

- Wartungsfreier, robuster Anschluss der Pfeiler durch Verzicht von Lagern
- Gestalterisch ansprechende Brückenuntersicht durch Verzicht von Lagerfugen
- Schlanke Stützen
- Geringere Wartungs- und Unterhaltungskosten

Auftraggeber

Landesbetrieb für Straßenbau, Saarland

Standort

Saarbrücken

Technische Daten

Konstruktion:

Material: Stahlverbund

Gesamtlänge: 424 m

Stützweiten: 55m, 74m, 83m, 83m, 74m, 55m

Herstellung: Taktschieben

Leistungen Schübler-Plan

in Arbeitsgemeinschaft mit DKFS Architects

Objektplanung Ingenieurbauwerke

Tragwerksplanung

Besondere Leistungen:

Architektur

Landschaftsarchitektur

Der monolithische Anschluss der Pfeiler mit dem Stahlkasten erfolgt über Kopfbolzendübel und durch in Öffnungen durchgeführte Bewehrung, die in dem hergestellten Betonquerrahmen im Inneren des Stahlhohlkastens verankert werden. Durch den ausgearbeiteten Bauablauf ist, nach dem konventionellen Einschub des Überbaus, der integrale Anschluss der Pfeiler an den Überbau bautechnisch zu bewerkstelligen. Durch die schlanken Stützen und den unaufdringlichen Überbau ist die Kaltluftbahn im Bereich des Tals gewährleistet. Eine Kollisionswirkung des Bauwerks auf Tiere ist praktisch nicht vorhanden. Sämtliche Vorgaben aus der vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudie werden mit dem Bauwerk und der gewählten Montage bestmöglich erfüllt. Neben einer wirtschaftlichen Bauweise wird mit dem Taktschiebverfahren auch eine Montage vorgesehen, die eine minimale Beeinträchtigung und Flächeninanspruchnahme im Tal während der Bauzeit mit sich bringt. Weitere Hilfsstützen und besondere Hilfskonstruktionen werden nicht erforderlich. Der Materialtransport und die Logistik zur Herstellung der Brücke kann infolge der Montage des Überbaus im Taktkeller vornehmlich über die BAB A 6 erfolgen.

Mit der innovativen, semiintegralen Bauweise wird neben der gewünschten Optik auch ein entscheidender Beitrag zu einem dauerhaften und robusten Tragwerk geschaffen.