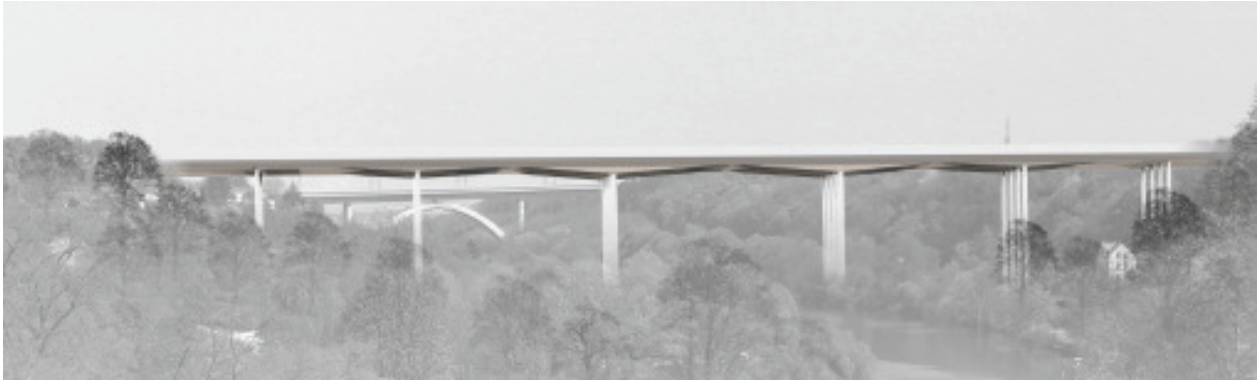


Vorschlag (2. Preis)

Konstruktionsgruppe Bauen, Kempten mit Architekten Karl+Probst, München

- Überbau: pro Fahrtrichtung je zwei einzellige, gevoutete Spannbetonhohlkästen
- Unterbauten: sechs Stützachsen mit je vier Pfeilern:
Rundpfeiler als Verbundkonstruktion (Außenfläche Stahl)



Konstruktionsbeschreibung

System, Überbau	<ul style="list-style-type: none">· Gesamtlänge 450m· zwei vollständig getrennte Bauwerke· Überbau : je zwei einzellige Spannbetonhohlkästen· Durchlaufträger (sieben Felder): Spannweiten 45, 60, 75, 90, 75, 60, 45m· getrennte Überbauten sind gevoutet, Bauhöhen 2,50 bis 5,50m· Spannbetonhohlkästen in C35/45, Mischbauweise· Querträger zwischen beiden Kästen in den Stützenachsen.· Kragplatte in Querrichtung schlaff bewehrt.
Unterbauten	<ul style="list-style-type: none">· Unterbauten : Rundpfeiler· pro Achse vier Pfeiler, Ausführung in Stahlbeton- oder Verbundbauweise· Pfeiler als Vollpfeiler konzipiert, mit zu den Widerlagern hin abnehmenden Durchmesser (max. 2,60m – min 1,60m)· kastenförmige Widerlager
Gründung	<ul style="list-style-type: none">· Ortbeton-Großbohrpfähle, Durchmesser von 1,50m
Lagerung	<ul style="list-style-type: none">· semi-integrale Bauweise : Pfeiler der Achsen 30 bis 60 sind monolithisch mit Überbau verbunden, restliche Achsen konventionell gelagert (Kalottenlager)
LSW	<ul style="list-style-type: none">· Ausführung transparent, mittels Einscheibensicherheitsglas· Die Stahlpfosten der Tragkonstruktion übernehmen dabei als weiß beschichtete Stahlrohre das generelle Gestaltungsthema der Brückenkonstruktion.
Besonderheit	<ul style="list-style-type: none">· Rauer Beton der Fahrbahnplatten steht im Kontrast zu glatten, weiß beschichteten Stahlflächen der Stützen und lässt den gesamten Aufbau differenziert, aber ruhig erscheinen.· Höhenweg (nördliches Widerlager) nach Süden verschoben.