

Ertüchtigung der Mainbrücke in Gemünden, einschließlich Verbesserung der Brückenanschlussbereiche

Einweihung am 12.04.2019

Historie:

- Alte Brücke, Fertigstellung 1975, Baukosten damals 15,4 Mio. DM
- Es folgte ein Streit zwischen der Stadt Gemünden und dem Landkreis über die Übernahme der Brücke
- Seit 1996 beteiligt sich der Landkreis Main-Spessart in Hinblick auf die anstehende Übernahme der Brücke und der Finanzsituation der Stadt Gemünden mehrfach mit 50% an Planungs- und Gutachterkosten.
- Im Zuge der Bauwerksprüfungen wurde festgestellt, dass über Jahre hinweg der Bauunterhalt an der Brücke vernachlässigt wurde.
- Man einigt sich das „Problem“ gemeinsam anzugehen

Vertragliche Regelung für die Ertüchtigung zwischen Landkreis und Stadt

- Die Ertüchtigungskosten werden 80:20 für Landkreis und Stadt Gemünden geteilt
- 80% Förderung vom Freistaat
- Als Antragsteller und Bauherr tritt die Stadt Gemünden auf
- Die Bauleitung übernimmt der Landkreis Main-Spessart zusammen mit der Stadt GEM und einem Ingenieurbüro
- Nach der Ertüchtigung übernimmt der Landkreis die neue Brücke in seine Baulast

Ausführung:

Mainbrücke:

- Gesamtlänge ca. 475 m
- 163 m Rampenbrücke als Spannbetonbrücke
- 312 m Strombrücke als Kombination aus Spannbeton und Stahlverbundbrücke
- Breite gesamt 12,75 m
- Breite zwischen den Borden 7,50 m (Querschnitt ist geeignet einen späteren Bundestraßenverkehr der Ortsumgehung GEM aufzunehmen)
- Planer:
Ingenieurgemeinschaft aus Dreier Ingenieure Würzburg und LAP, Nürnberg
- ausführende Firma:
Rampenbrücke: Fa. Hörnig, Aschaffenburg
Strombrücke: Arbeitsgemeinschaft bestehend aus Fa. Hörnig und MCE aus Linz

Straßenbau:

- Planer: Büro ISB, Laudenbach
- ausführende Firma: Grümbel, Gössenheim
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am Brückenanschluss durch den Bau eines Kreisverkehrs.
- Neuer Anschluss von Gemünden über neue St 2302-NEU
- Anschluss Süd, neuer Anschluss an Kreisstraße MSP 11
- Bau der Fähranlegestellen

Ingenieurbauwerke:

Im Zusammenhang mit dem Straßenbau wurden vier Ingenieurbauwerke ertüchtigt bzw. neu errichtet:

- Ertüchtigung Fußgängerunterführung ST2302-NEU
- Teilerüchtigung Saalebrücke im Zuge der B26
- Neubau Stützwand Hafestraße
- Neubau Wellstahldurchlass im Zuge der B26

Highlights beim Brückenbau:

- Spektakulärer Abbruch der alten Brücke
- Sprengung des hohen Pfeilers im Mainvorland am 10.07.2017
- Neubau der Strombrücke als monolithischer, 180 m langer Stahlhohlkasten mit einem Gewicht von ca. 1.000 to wurde am 15.03.2018 eingeschwommen.
- In Spitzenzeiten ca. 20 Firmen mit insges. ca. 60 Mann auf der Baustelle
- pro Monat wurde ca. eine Mio. € verbaut

Kosten:

prognostizierte Gesamtkosten ca. 30 Mio. € (inkl. Fremdleistungen, Kosten Dritter)

Bauzeit:

Baubeginn. Februar 2018, Verkehrsfreigabe 31.10.2018

Bauzeit: 21 Monate statt wie geplant 18 Monate.

Gründe:

- Schwierigkeiten beim Einholen der Transportgenehmigungen für die übergroßen Stahlteile
- Havarie eines Brückenteils beim Abbruch
- knappe Sperrzeiten für Arbeiten im Bahnbereich
- Sehr hohe behördliche Auflagen, (Schifffahrt, Naturschutz, Wasserwirtschaft, Fischerei)

Fazit:

Die Maßnahme stellte eine große planerische und bautechnische Herausforderung dar. Die Abstimmungen aller Belange (Naturschutz, Wasserrecht, Schifffahrt, Bahn, Straßenverkehr, etc.) erwiesen sich als äußerst schwierig.

Durch hervorragende Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten konnten die Schwierigkeiten gemeistert werden.

Trotz der dreimonatigen Verzögerung kann man auf Grund der schwierigen Umstände noch von einer Rekordbauzeit sprechen.

Die Baustelle verlief glücklicherweise ohne größere Unfälle.