



17 Geh- und Radwegbrücke in Würzburg
© Ignacio Linares

3 Brücke am Universitätscampus Hubland in Würzburg

3.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde eine ca. 134,50 ha große Fläche im östlichen Bereich Würzburgs ein Standort des US-Militärs. Im Jahr 2009 kaufte dann der Freistaat Bayern ein Teilgebiet von ca. 39 ha als Erweiterungsfläche für die Universität Würzburg.

Einige der Bestandsbauten des erworbenen Kasernenkomplexes wurden in den nächsten Jahren in büroartig genutzte Institutsgebäude, Seminarräume und Praktikabereiche umgewandelt bzw. saniert und zum Sommersemester 2011 in Betrieb genommen. Seitdem herrscht eine intensive Fußgänger- und Radfahrbeziehung zwischen dem Altcampus Süd und dem Neucampus, der noch zunehmen wird. Die beiden Campusbereiche werden durch die vielbefahrene Straße »Am Galgenberg« getrennt. Durch die Errichtung einer Geh- und Radwegbrücke sollte eine barrierefreie Verbindung hergestellt werden, um den Studenten einen sicheren Übergang zu ermöglichen. Darüber hinaus wurde hier die Durchführung eines Realisierungswettbewerbs als notwendig erachtet, zumal es sich bei dem vorgesehenen Brückenstandort um eine markante, anspruchsvolle städtebauliche Situation handelt, die besondere Anforderungen an die Gestaltung des Bauwerks und dessen Einpassung in den Kontext bedingt.

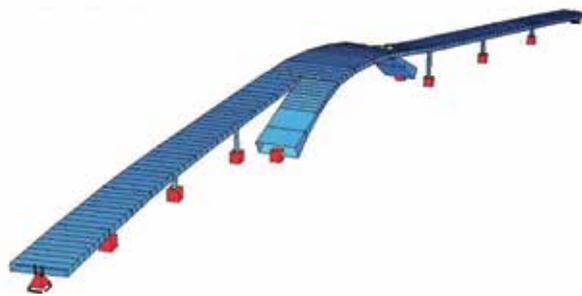


18 Lageplan
© Dr. Schütz Ingenieure

3.2 Gestaltung

Grundlage für den Entwurf der 109 m langen Brücke waren die städtebaulichen Anforderungen und die Wegbedürfnisse. In ihrer Gestaltung setzt sie ein individuelles Zeichen mit hoher Signetwirkung, ohne durch übertriebene konstruktive Gesten den Kontext des Umfeldes zu stören. Die Brücke nimmt in ihrer Ausformung als versetztes Bogentragwerk, das sich aus zwei Bändern zusammenfügt, die Thematik des städtebaulichen

Leitbildes »Grünes Band« auf und wird in ihrer Zeichenhaftigkeit mit Würzburg und dem Campus Hubland der Universität verbunden. Die Kombination des zeichenhaften Bogentragwerkes, das die filigranen Bänder integriert und als Treppenabgänge wie beiläufig auf die jeweils gegenüberliegende Fahrbahnseite trägt, verknüpft die Bodenständigkeit der Tragstruktur mit der Leichtigkeit der Bänder.



19 Tragstruktur
© Dr. Schütz Ingenieure



20 21 *Ansicht und Draufsicht*
© Dr. Schütz Ingenieure/Kolb Ripke Architekten/Pola Landschaftsarchitekten

3.3 Barrierefreies Bauen

Die Brückentrassierung und Ausführung der Gestaltungselemente folgen den Grundsätzen des barrierefreien Bauens. Die Rampen erhalten durchgängig eine gleichmäßige Neigung < 4 % gemäß DIN 18024 ohne Zwischenpodeste und schließen ebenengleich an das bestehende und geplante Wegenetz an. Die Treppen konnten ebenfalls ohne Zwischenpodeste realisiert werden.

3.4 Tragwerk, Überbau

Der Überbau wurde als semiintegrale Stahlbetonkonstruktion ausgeführt, die Rampen sind als Durchlaufträger ausgebildet. Die südliche Rampe gliedert sich in fünf Felder, die nördliche Rampe weist vier Felder auf. Beide Rampen schließen monolithisch an das Bogenmittelteil an. Der Bogen selbst besteht aus dem Mittelteil und versetzt angeordneten Treppenaufgängen, die Bogenspannweite beträgt

ca. 34,00 m bei einem Bogenstich von ca. 5,50 m. Im Rampenbereich und im Mittelteil des Bogens hat die Platte eine Dicke von 45 cm. Die Treppenaufgänge sind durch eine veränderliche Voute gekennzeichnet, deren Höhe zum Widerlager hin deutlich zunimmt. Das heißt, bei gleichbleibender Neigung der Voute verringert sich deren untere Breite zum Widerlager hin.

3.5 Sichtflächen

Die geneigten Flächen der Widerlagerbänke und des monolithischen Überbaus wurden in Sichtbeton mit glatter, schwachsaugender Schalung ausgeführt. Die Herstellung der Pfeiler des 2014 realisierten Bauwerks erfolgte in Sichtbeton mit einer saugenden Drainagematte.

Bauherr

Freistaat Bayern
Bayerisches Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, München

Bauherrenvertretung

Staatliches Bauamt Würzburg, Bereich Universitätsbau

Entwurf und Gesamtplanung

Dr. Schütz Ingenieure, Beratende Ingenieure im Bauwesen GmbH, Kempten
Kolb Ripke Architekten, Berlin
Pola Landschaftsarchitekten, Berlin

Prüfstatik

Landesgewerbeanstalt Bayern, Zweigstelle Würzburg

Ausführung

Glass Ingenieurbau Leipzig GmbH, Leipzig
Metallerzeugnisse Uwe Stockmann, Gräfenhainichen



22 *Blick von Süden: Bauwerk bei Nacht*
© Ignacio Linares