

## Donaubrücke Metten

&gt; &gt; &gt;

Ort	Metten, Bayern
Bauherr	Autobahndirektion Südbayern
Prüfingenieur	Dr.-Ing. R. Schneider, München
Leistungen B + S	Nachrechnung gemäß Nachrechnungsrichtlinie Stufen 1+2
Fertigstellung	1981 (Bestandsbauwerk)
Länge	613,85 m
Konstruktionshöhe	4,20 m
max. Stützweite	145,0 m
Brückenfläche	18.109 m <sup>2</sup>
Bauverfahren	Taktschiebeverfahren



## Beschreibung

Die Donaubrücke Metten wurde im Jahr 1981 fertiggestellt. Sie wurde von der Firma Dyckerhoff und Widmann AG als Sondervorschlag ausgeführt. Sie hat einen zweizelligen Hohlkastenquerschnitt mit einer Überbaubreite von 30,0 m. Das 145 m weit spannende Flussfeld ist mit einem Zügelgurt abgespannt. Der Zügelgurt ist in der Mittelachse angeordnet. Er ist in Spannbetonbauweise mit Abmessungen von 1,35 m x 1,60 m ausgeführt und nimmt insgesamt 56 Spannglieder mit je 19 Litzen auf. Die Spannglieder werden über den 32,8 m hohen Pylon hinweggeführt und an beiden Enden innerhalb des Überbaus verankert.

Die Herstellung des Überbaus erfolgte im Taktschiebeverfahren. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung war die Donaubrücke Metten das flächenmäßig größte Bauwerk, welches im Taktschiebeverfahren hergestellt worden ist.

Sämtliche Pfeiler sind schiefwinklig zur Bauwerkslängsachse angeordnet. Im Zusammenhang mit dem sehr breiten zweizelligen Hohlkastenquerschnitt sind bei den Nachweisen in Bauwerkslängsrichtung insbesondere die Einflüsse aus Profilverformung bzw. ungleicher Beanspruchung der einzelnen Stege zu berücksichtigen.

Die Nachrechnung erfolgt zunächst für die Nachrechnungsstufen 1 und 2 der Nachrechnungsrichtlinie.

## Besonderheiten

- Einteiliger 30,0 m breiter, zweizelliger Hohlkastenquerschnitt
- Abspannung des Flussfeldes mit einem Zügelgurt in Spannbeton-Bauweise
- Herstellung des Überbaus im Taktschiebeverfahren mit Hilfsstützen auf drei Verschubbahnen
- Längste Stützweite 145,0 m