



**Brücke
Gumpenbachtal**

Zwei Neubauten ersetzen 66 Jahre alte, marode Brücken

Rund drei Jahre wurde einschließlich aller Vorarbeiten an der Gumpenbachtalbrücke an der Bundesstraße 27 in Kornwestheim nördlich von Stuttgart gebaut. Der Verkehr läuft schon seit Ende Juni störungsfrei über die zwei neuen Brücken. Inzwischen sind auch die Restarbeiten weitgehend abgeschlossen.

Von Jürgen Schmidt

KORNWESTHEIM. Die Gumpenbachtalbrücke in Kornwestheim (Landkreis Ludwigsburg) ist typisch für den Zustand vieler Brücken im Land. 1954 wurden die zwei parallel liegenden Bauwerke mit je zwei Fahrspuren gebaut, 2009 wurden bei einer Brückenhauptprüfung erhebliche Mängel festgestellt. Nach einer Sonderprüfung im Jahr darauf wurden als Sofortmaßnahmen die Breite der Fahrstreifen reduziert, Tempo 60 und ein Überholtverbot für Lkw eingeführt.

Beide alten Brückenbauwerk mit Sprengung beseitigt

Das Ausmaß der Schäden war so gravierend, dass eine Sanierung ausschied und die Brücken durch Neubauten ersetzt werden mussten. Um den Verkehr auf der vielbefahrenen Nord-Süd-Verbindung möglichst wenig zu beeinträchtigen, entschieden sich die Planer des Böblinger Büros Kuhn Decker und das Regierungspräsidium Stuttgart, die Arbeiten in vier Phasen aufzuteilen.

In der ersten Bauphase wurde das neue östliche Brückenbauwerk parallel zum bestehenden östlichen



Brückenbauwerk auf temporären Widerlagern errichtet. Ende 2020 wurde der Verkehr dann auf die beiden östlichen Brücken verlegt und zum Auftakt der zweiten Bauphase die alte westliche Brücke gesprengt.

An gleicher Stelle wurde dann der zweite Neubau errichtet. Nachdem die Brücke im Rohbau fertiggestellt war, wurde mit den Vorarbeiten für den Abbruch des alten östlichen Brückenbauwerks begonnen. Dessen Sprengung gestaltete sich deutlich schwieriger, weil sich die Brücke zwischen den beiden neuen befand.

Im dritten Bauabschnitt wurden an der Stelle der bisherigen östlichen Brücke die Widerlager sowie die Gründung für das neue östliche

„Funktionsfähige Brücken sind für den Straßenverkehr von zentraler Bedeutung.“

Winfried Hermann (Grüne), Verkehrsminister

Brückenbauwerk erstellt. Die wurde schließlich im März 2022 hydraulisch in ihre endgültige Position verschoben (siehe Beitrag unten). Für die beiden Brücken und die begleit-

tenden Maßnahmen hat der Bund fast 28 Millionen Euro investiert. Für Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann ist das gut angelegte Geld. „Funktionsfähige Brücken sind für den Straßenverkehr von zentraler Bedeutung“, sagte der Grünen-Politiker beim Einschub der neuen Brücke. Deshalb sei die rechtzeitige Sanierung oder der Ersatzneubau so wichtig.

Neben dem Bau der jeweils rund 100 Meter langen und zusammen rund 30 Meter breiten Brücken wurde auch der Straßenbelag auf rund 560 Metern Länge zwischen den An-

schlussstellen Kornwestheim Mitte und Nord erneuert und Ein- und Ausfahrts Spuren an der Anschlussstelle Nord neu angelegt.



Neue Lärmschutzwände sind bis zu sechs Meter hoch

Ein wichtiger Teil der Arbeiten war nach Angaben des Regierungspräsidiums die Verbesserung des Lärmschutzes. Entlang der Brücke sind die neu errichteten Schutzwände bis zu 4,5 Meter hoch, in den Bereichen davor und danach sogar bis zu sechs Meter. Für die Brücke wurden Alukassetten verwendet, ansonsten Stahlbeton.

Weitere Zunahme des Verkehrs auf der B 27 erwartet

KORNWESTHEIM. Die Bundesstraße 27 zwischen Stuttgart und Kornwestheim ist eine der vielbefahrenen Straßen in der Region. Nach einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 44000 Fahrzeugen ermittelt. Neuere Zahlen gibt es nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen nicht.

Einer Prognose zufolge ist das Verkehrsaufkommen auf der B27 in Kornwestheim aber weiter gewachsen und wird noch zunehmen. Für das Jahr 2025 wird mit täglich 46700 Fahrzeugen gerechnet.

Auch der Anteil des Schwerverkehrs steigt demnach an. 2010 lag er bei fünf Prozent, 2025 soll er bei 6,2 Prozent liegen. (jüs)

Daten und Fakten

- Maßnahme:** Ersatzneubau der Gumpenbachtalbrücke in Kornwestheim an der B 27
- Bauherr:** Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart
- Planung:** Kuhn Decker Ingenieure und Architekten, Böblingen
- Bauzeit:** 1/2020 bis 9/2022
- Kosten:** rund 27,9 Millionen Euro
- Länge:** rund 100 Meter
- Breite:** rund 30 Meter
- Besonderheiten:** neue Lärmschutzwände mit bis zu sechs Metern Höhe
- östliche Brücke wurde in fertigem Zustand um 10,5 Meter an ihren endgültigen Position verschoben

4600 Tonnen Stahl und Beton um zehn Meter in die endgültige Position verschoben

Regierungspräsidium Stuttgart: Projekt in dieser Größenordnung ist Novum in Deutschland

KORNWESTHEIM. Es war der spektakulärste Teil der Baumaßnahme, als im März die östliche der beiden neuen Brücken in Kornwestheim an ihren endgültigen Standort verschoben wurde. Um mehr als zehn Meter wurde das Ingenieurbauwerk einschließlich der Mittelpfeiler und der Fundamente versetzt.

Die Aktion hatte Pilotcharakter. „Ein solcher Querverschub, bei dem auch die Mittelpfeiler und Fundamente verschoben wurden, fand in dieser Größenordnung erstmals in

Deutschland statt“, hieß es im Frühjahr dazu seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart.

Bauwerk um wenige Zentimeter angehoben

Um die Verschiebung zu ermöglichen, wurde das 4600 Tonnen schwere Bauwerk an vier Stellen gleichzeitig um wenige Zentimeter angehoben. Zwischen Verschiebepfeiler und Verschiebepfeiler wurde zum Schutz der Betonoberflächen

eine Schicht aus Elastomer aufgebracht. Dann wurde die Brücke mithilfe eines hydraulischen Antriebs nach Westen verschoben und anschließend – nach der Beseitigung der elastischen Schutzschicht – wieder abgesenkt.

Aus Sicht von Markus Gehring, der im Planungsbüro Kuhn Decker für das Projekt zuständig war, stellt der Querverschub eine „ressourcensparende und zukunftsorientierte Bauweise“ dar. Diese sei eine Antwort auf die Frage, „wie man eine

zweibahnige Brücke im Zuge einer stark befahrenen Hauptverkehrsachse ersetzt, ohne den Verkehr länger als vier Wochen auf zwei Fahrspuren einzuengen“, schreibt er in der Fachzeitschrift Bautechnik.

Keine Behelfsbrücke während der Bauarbeiten erforderlich

Diese Art des Brückenbaus spart zudem Kosten. Denn auf eine Behelfsbrücke konnte während der Bauarbeiten verzichtet werden.



Um die Brücke samt Pfeilern und Fundamenten verschieben zu können, musste das Bauwerk um einige Zentimeter angehoben werden.

Bauvermessung | Laserscanning | BIM



www.alber-vermessung.de
70794 Filderstadt Tel. 0711/701295

Smolczyk & Partner S&P
Geotechnik · Hydrogeologie · Umwelttechnik

- Erkundung, Baugrund- und Gründungsgutachten.
- Geotechnische und hydrogeologische Beratung.
- Georisiken wie Rutschungen, Fels- und Steinschlag.
- Schadstoffe in Böden und Gebäuden.
- Altlasten, Abbruch, Umnutzung und Raumluft.
- Erdwärmesonden und Energiepfähle.
- Grund- und Mineralwasser-Brunnen.

Untere Waldplätze 14 · 70569 Stuttgart · Tel. 0711 / 131 64-0
www.smolczykpartner.de · post@smolczykpartner.de

Büro Heilbronn · 74232 Abstatt · Tel. 07062 / 68 81 24
Büro Oberschwaben · 88255 Baimdt · Tel. 0751 / 767 820 98

Verkehrssicherung & Fahrbahnmarkierung

www.ibotech.eu

K M B
PLAN | WERK | STADT | GMBH

Architektur · Stadtplanung
Innenarchitektur · Vermessung
Landschaftsarchitektur
Tiefbauplanung · Straßenplanung

Brenzstraße 21
71636 Ludwigsburg

www.KMbonline.de

Sie haben ein Bauvorhaben. Wir machen die **Broschüre** dazu.

www.agentur.staatsanzeiger.de/leistungen/publikationen



WIR GRATULIEREN ZUR GELUNGENEN ERWEITERUNG