

Die neue St.-Johann-Nepomuk-Bücke

Der Brückenschlag über die Isar – ein Meilenstein für Plattling und die Region

Bislang beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung in Plattling ca. 18.000 Fahrzeuge am Ludwigsplatz und ca. 20.000 Fahrzeuge in der Deggendorfer Straße (Stand 2006). Die Lärm- und Abgasbelastung mindern die Lebens- und Aufenthaltsqualität enorm. Abhilfe für den seit Jahrzehnten beklagten Verkehrsnotstand wird die neue Ortsumgehung schaffen. Die Plattlinger Bürger können aufatmen und die Pendler, Lieferanten und Urlauber gelangen in Zukunft schnell und stressfrei von der B 8 zur A 92.

Spürbare Verkehrsentlastung

Die neue Ortsumgehung Plattling wird einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 9.200 Fahrzeugen pro Tag aufnehmen, mit einem Lkw-Anteil von 11% am Tag und 14% in der Nacht.

Dadurch wird die Ortsdurchfahrt Plattling spürbar entlastet:

- am Ludwigsplatz (B 8) um 44% auf verbleibende 11.500 Kfz/24h
- in der Deggendorfer Straße (St 2124) um 35% auf verbleibende 13.900 Kfz/24h.



Etappen der Baufortschritte zur in der Mitte liegenden Baustelle Isarbrücke

Wann kommt die neue Brücke?

Die Lage der neuen St.-Johann-Nepomuk-Brücke im Überschwemmungsgebiet der geschützten Isarauen erfordert ein hochkompliziertes Bauverfahren, das eine Vielzahl von Spezialisten aus dem Bereich der Baubehörde und von privatwirtschaftlichen Unternehmen verknüpft. Das Staatliche Bauamt fungiert dabei als Bauherr und vergibt die Planungs- und Bauaufgaben komplett an externe Unternehmen. Diese enge Zusammenarbeit ermöglicht einen hohen Know-how-Transfer, der auch kritische Situationen rechtzeitig erkennen lässt, um effizient reagieren zu können. Als in 2017 Zweifel an den statischen Berechnungen aufkamen, veranlasste das Staatliche Bauamt die erforderliche Neuberechnung, was aufgrund der Komplexität und der Vielzahl der zu berücksichtigenden Bauzustände letztlich zum aktuellen Baustopp geführt hat. Diese Neuberechnungen liegen nun statisch geprüft vor und es geht nun darum, mit den beteiligten Baufirmen die weitere Baudurchführung der Isarbrücke zu vereinbaren. Mit einer Entscheidung zum weiteren Bauvollzug ist Ende April zu rechnen.

„Bessere regionale Verkehrsanbindung
und mehr **Lebensqualität** für Plattling!“

Die Ortsumgehung im Überblick



Drei große Herausforderungen sind für den Bau der Ortsumfahrung Plattling zu bewältigen:

Erstens die Schaffung einer geeigneten Zufahrt in das Baufeld rechts der Isar. Die vorhandenen Bahnüberführungen reichten nicht aus, um mit den erforderlichen Großgeräten das Baufeld zu erreichen

Zweitens die Durchschneidung der Absatzbecken links der Isar. Die vorhandenen Absatzbecken mussten nach und nach umgebaut

werden. Dazu musste der Zyklus der Teichbewirtschaftung berücksichtigt werden.

Drittens der Bau der Isarbrücke als Herzstück der Maßnahme. Erst nach Abschluss dieser Vorarbeiten war es möglich, mit der Isarbrücke zu beginnen. Aufgrund der Lage der Brücke im Überschwemmungsgebiet und den hochwertig klassifizierten Isarauen steht nur ein sehr eingeschränktes Baufeld zur Verfügung

„Die Erfüllung dieser Anforderungen und der Ausgleich der Interessen führte zu einer bislang bundesweit einmaligen Bauweise von höchster Komplexität.“

Robert Wufka, Behördenleiter Staatliches Bauamt Passau



Bild: Google Maps

1 Kreisverkehr an der B 8

- Baudurchführung in 2010
- Vorgezogene Maßnahme zur Entschärfung einer sehr unfallträchtigen Einmündung

2 Überführung der Bahnlinie mit darunter liegender Grundwasserwanne

- Fertigstellung Grundwasserwanne in 2015
- Neue Brücke und Grundwasserwanne sind Voraussetzung dafür, dass Großgeräte zum Bau der neuen Isarbrücke unter der Bahn hindurchgebracht werden können.
- Besonderheiten: Die engen Zeitfenster für die Arbeiten am Überführungsbauwerk mussten lange im Voraus mit der DB abgestimmt und exakt eingehalten werden.

3 Überführung Steinberger Weg

- Fertigstellung in 2016
- Damit kann der bestehende Radweg und der landwirtschaftliche Verkehr sicher über die neue Umgehungsstraße geführt werden.

4 Brücke über den Mühlkanal und die Brunnader

- Herstellung in 2016
- Wichtiges Querungsbauwerk des Gewässers
- Besonderheit: große Öffnungen aus ökologischen Gründen und zum Hochwasserschutz

5 Die Absatzbecken – Südzucker AG

- Die Ortsumgehung quert mehrere Becken der Südzucker AG. Fünf Becken mussten verlegt bzw. neu errichtet werden.
- Besonderheit: Der Betrieb der Südzucker AG durfte nicht beeinträchtigt werden. Die Baudurchführung war daher zeitlich über die Jahre 2013-2018 gestreckt.

7 Kreisverkehr an der Staatsstraße 2124/Scheiblerstraße

Um die Zufahrt zur Isarbrückenbaustelle für Großbaugeräte zu ermöglichen, wird der Kreisverkehr erst nach Fertigstellung der Isarbrücke errichtet

8 Zwei Brückenbauwerke Mühlbach/Südzucker AG

- Herstellung 2013 und in 2018
- Die Mühlbachbrücke war notwendig für die Baustraße zur Isar und zur Verlegung der Südzuckerbecken ab 2013.
- Die Herstellung des Bauwerks im Bereich der Südzuckerbecken war erst nach Fertigstellung der Becken in diesem Bereich möglich.

9 Straßenbau im Bereich der Südzuckerbecken

Hier wird die künftige Straße vom linksseitigen Mühlbach bis zum Widerlager der Isarbrücke im Jahr 2018 fertiggestellt.

10 Straßenbau bis zum Anschluss zur TBA

Derzeitige Überlegung diese Arbeiten gegenüber der ursprünglichen Planung bereits in 2018 durchzuführen.

6 Das Brückenbauwerk „St.-Johann-Nepomuk-Brücke“

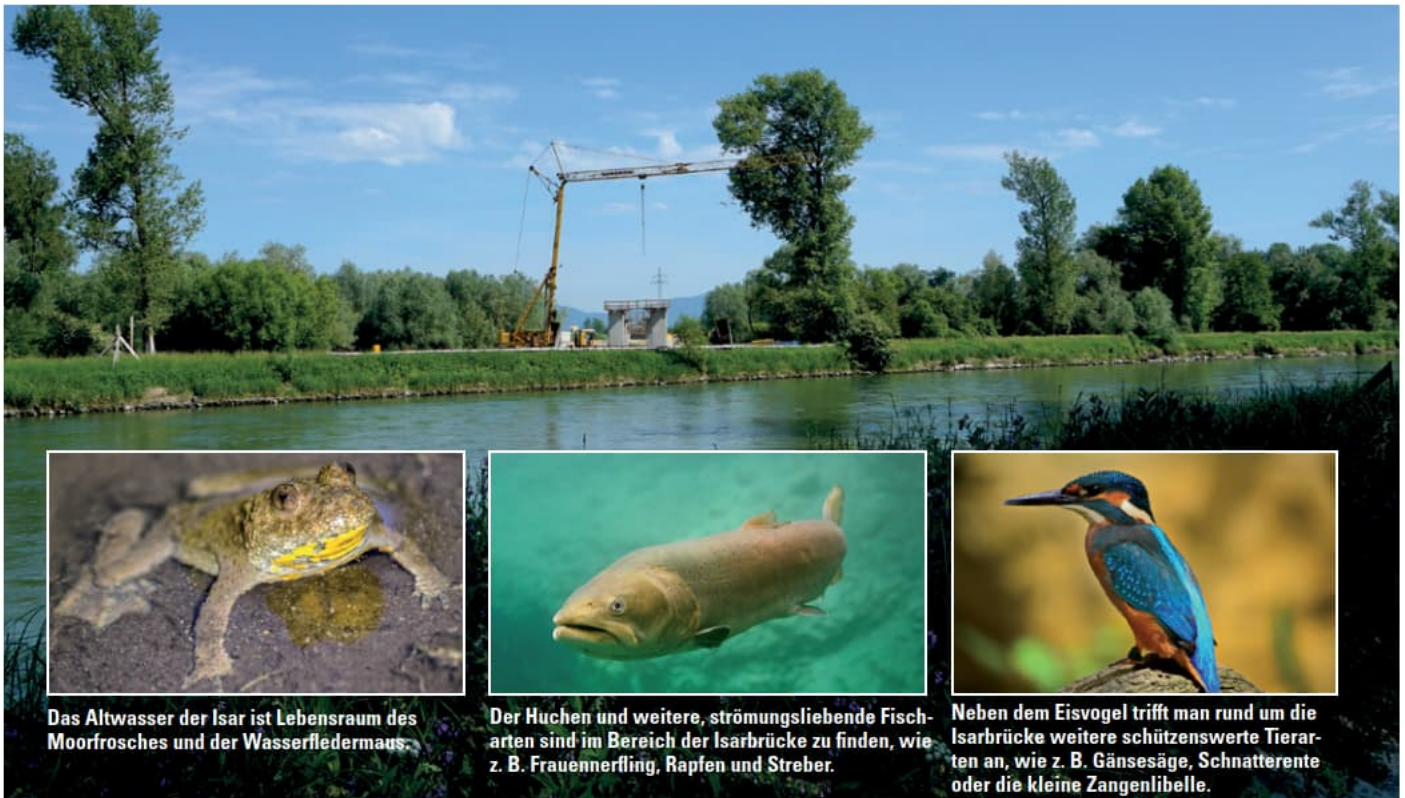
Die Rahmenbedingungen für den Brückenschlag an der Isar sind extrem komplex. Das Baufeld liegt im Überschwemmungsgebiet und ist zudem sehr beengt, da aus ökologischen Gründen nur sehr begrenzte Flächen als Baufeld und für das Aufstellen von schweren Baugeräten zur Verfügung steht. Die Fließgeschwindigkeit der Isar erfordert eine Bauweise ohne Stützen im Flussbett, um Schäden im Fluss zu vermeiden. Für die artenreiche Fluss- und Uferlandschaft wurde eine leichte Konstruktion gewählt, die eine möglichst geringe Verschattung zur Folge hat und den Auwald nicht überragt. So leicht am Ende die filigrane Stahlbogenkonstruktion aussehen wird, so schwierig waren die Planungen und Berechnungen für das Bauwerk.

A Für den sogenannten Freivorbau werden beidseitig der Isar Hilfspylone erforderlich.

B Zunächst werden die Längs- und Querträger der Fahrbahnplatte montiert, danach wird der Stahlbogen darauf aufliegend hergestellt

C Nach der Demontage der Pylone wird die Fahrbahnplatte von der Flussmitte zu den Widerlagern hin aufgebracht und damit das Brückenbauwerk fertiggestellt.





Das Altwasser der Isar ist Lebensraum des Moorfrosches und der Wasserfledermaus.



Der Huchen und weitere, strömungsliebende Fischarten sind im Bereich der Isarbrücke zu finden, wie z. B. Frauenerfling, Rapfen und Streber.



Neben dem Eisvogel trifft man rund um die Isarbrücke weitere schützenswerte Tierarten an, wie z. B. Gänsesäge, Schnatterente oder die kleine Zangenlibelle.

Harmonisch in die Auenlandschaft integriert

Die Trasse der Ortsumgehung Plattling grenzt an das einzigartige Naturreservoir der Isarauen. Um diesen schützenswerten Naturraum so wenig wie möglich zu beeinflussen, entschied man sich nach einer genauen Analyse aller natur- und umweltrelevanten Aspekte zum Bau einer Stahlverbundbrücke mit einem bodengestützten Bogen zur Querung der Isar. Diese Bauweise hat zwei Vorteile: Zum einen ist die damit zu erreichende Brückenkonstruktion so filigran, dass die Verschattung unter der Brücke sehr gering ist, zum anderen behält dadurch der Lebensraum seine naturnahe Charakteristik.

Maßnahmen zum Erhalt der Artenvielfalt

Die Isarauen im Mündungsgebiet unterhalb von Plattling zählen zu den natürlichsten Auenlandschaften in Bayern. Aus überregionaler Sicht ist das Gebiet wegen seiner vielfältigen Flora und Fauna als Artenreservoir höchst wertvoll. Daher gelten hier höchste Auflagen für Planung und Bau.

- Während der Baumaßnahmen werden die Beeinträchtigungen der Naturflächen auf ein extremes Mindestmaß reduziert.
- Für die durch Baumaßnahmen beanspruchten Flächen werden ausreichend adäquate Ausgleichsflächen geschaffen.

- Neuanpflanzungen/Aufforstung
- Anlage eines Feuchtwiesenkomplexes
- Altwasseroptimierung
- Insgesamt ca. 7,3 ha Ausgleichsflächen (das entspricht ca. der Größe von 7 Fußballfeldern)
- Die Umweltbaubegleitung erfolgt durch ein externes Büro, das die Vorbereitung und Durchführung der Bauarbeiten hinsichtlich umwelt- und naturschutzfachlicher Aspekte beratend unterstützt.

Grundsätzlicher Bauablauf

Der Kreisverkehrsplatz B 8/St 2124 wurde aus Verkehrssicherheitsgründen vorgezogen.	November 2010
Offizieller Spatenstich bei der Bahnüberführung	12.04.2013
Umbau der Absatzbecken in Abstimmung mit Südzucker, wobei der Zyklus der Teichbewirtschaftung zu beachten war.	2013 2018
weitere Brückenbauwerke	2013 – 2018
Baubeginn der Isarbrücke erst nach bestehender Erschließung beider Widerlagerseiten	April 2016
Straßenbau, Ortsumgehung Plattling	Fertigstellung verzögert sich

Daten und Fakten

Daten und Fakten	Kosten
Gesamtkosten (2.415 m Streckenlänge)	45,6 Mio. €
Isarbrücke mit 605 m Länge	22,8 Mio. €
DB Überführung	1,9 Mio. €
Grundwasserwanne	2,1 Mio. €
6 Verkehrsanschlüsse, davon 2 Kreisverkehrsplätze, Erd- und Straßenbau	15,8 Mio. €
4 weitere Bauwerke	3,0 Mio. €