

Ersatzneubau St.-Mang-Brücke

Gemeinschaftsprojekt

- > Staatliches Bauamt Kempten
- > Stadt Kempten

bis 1894



Nr. 324. Kempten: Die alte Illerbrücke, abgebr. 1894.

1894 - 1952



seit 1952









1. Stand der aktuellen Planung

Ersatzneubau Illerbrücke St. Mang

Bauwerkszustand
Hochwasser



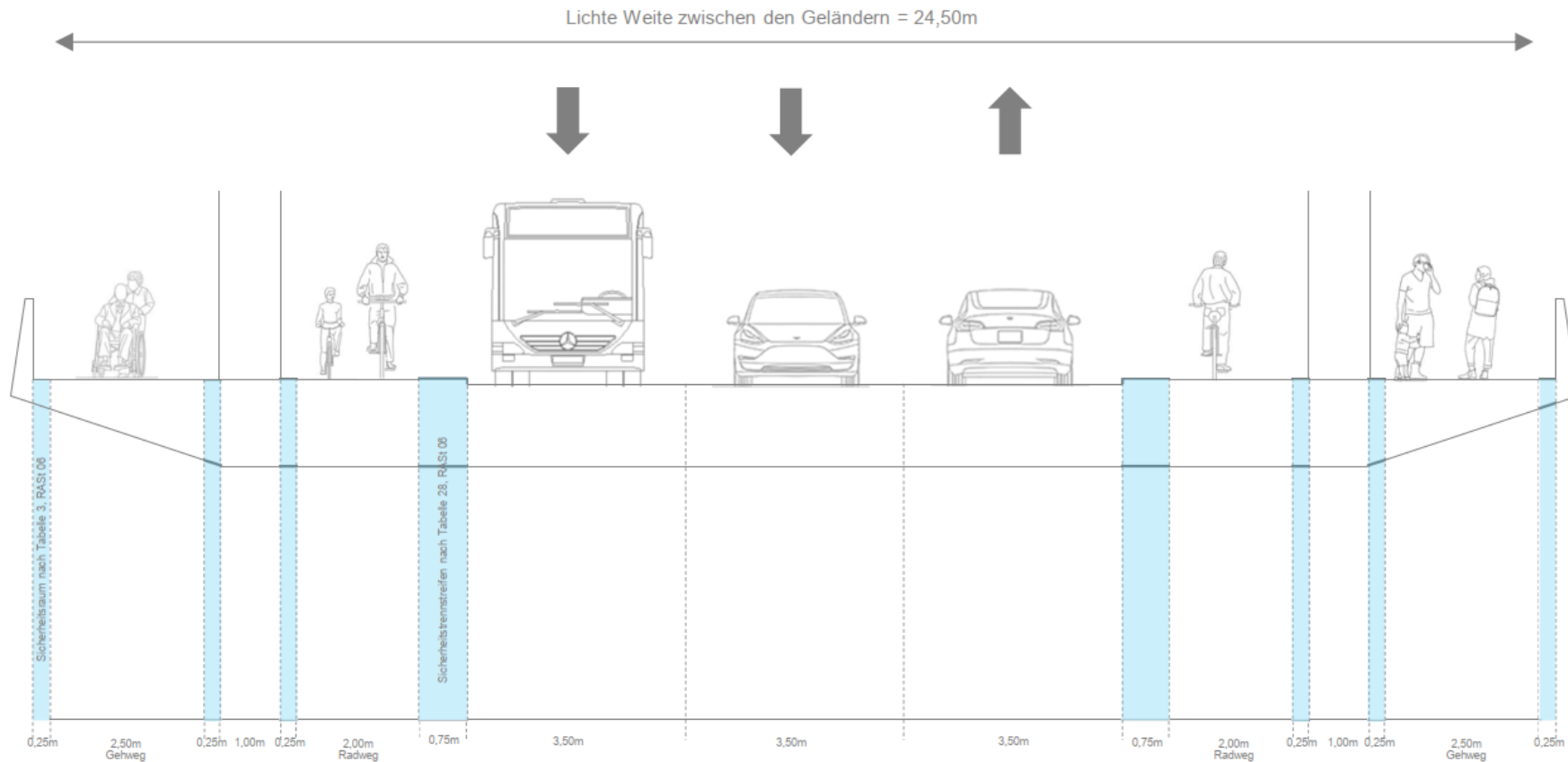
1. Stand der aktuellen Planung

Ersatzneubau Illerbrücke St. Mang

Neuer Querschnitt mit

- mehr Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer
- mehr Stützweite
- -> mehr Hochwassersicherheit
- Aber: Anpassung beider Kreuzungen erforderlich

1. Stand der aktuellen Planung



Warum obenliegendes Tragwerk?

- > höherer Durchflussquerschnitt HQ 100
- > max. mögliche Längsneigung Straße

Folge:

- > nur geringe Konstruktionshöhe
des Überbaus möglich
- > Lastabtrag über obenliegendes Tragwerk
 - Fachwerk
 - Bogen ect.





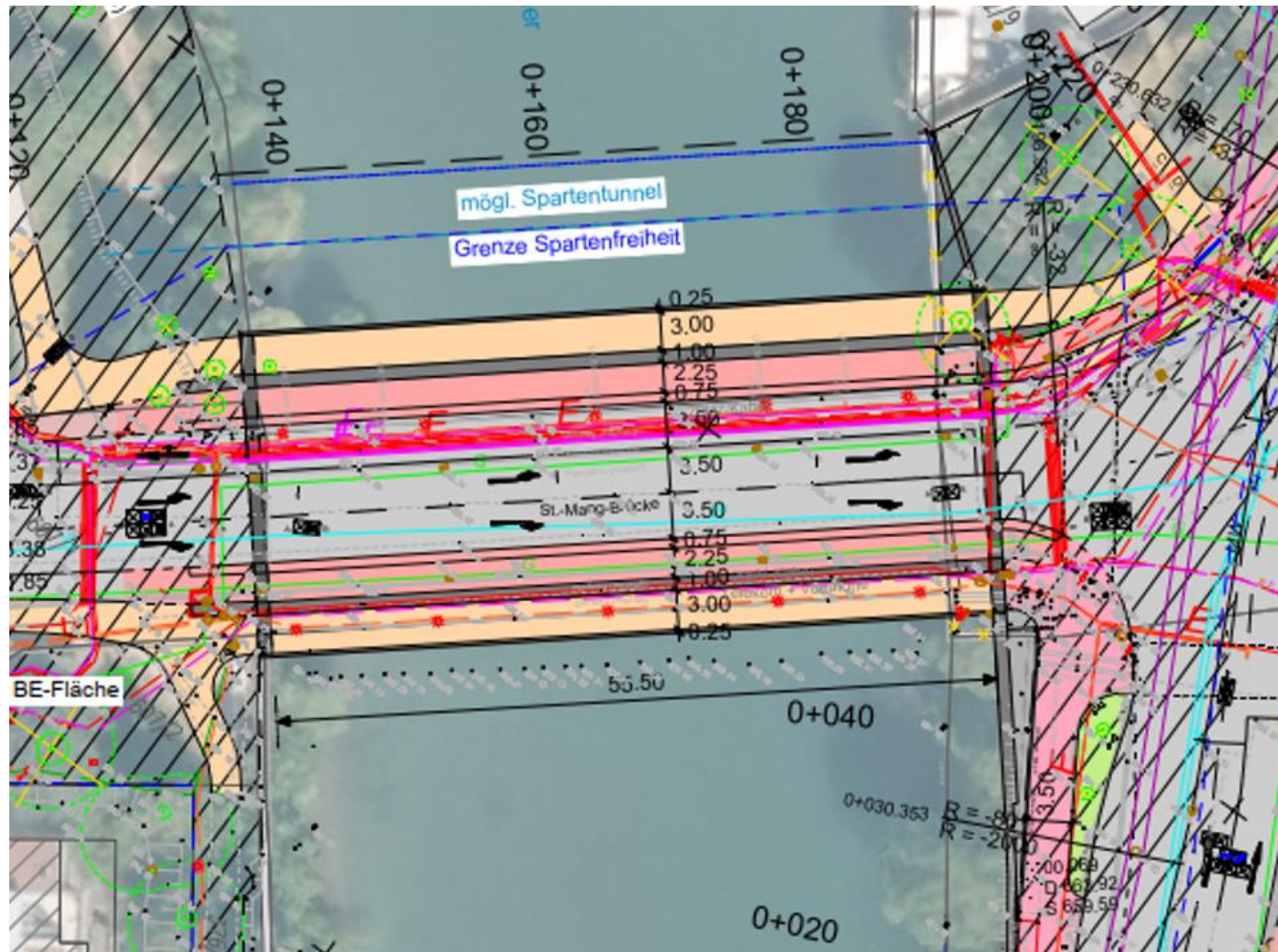


Zeitplan:

- Planung + Genehmigung Brücke 2025 + 2026
- Ausschreibung Brücke 2027
- Brückenbau 2028
- Straßenanpassung 2029

→ Spartenverlegung 2027

→ Hinweis: keine Spartenarbeiten auf
Umleitungsstrecken während Vollsperrung
möglich



Warum gibt es keine Behelfsbrücke?

4 Gründe:

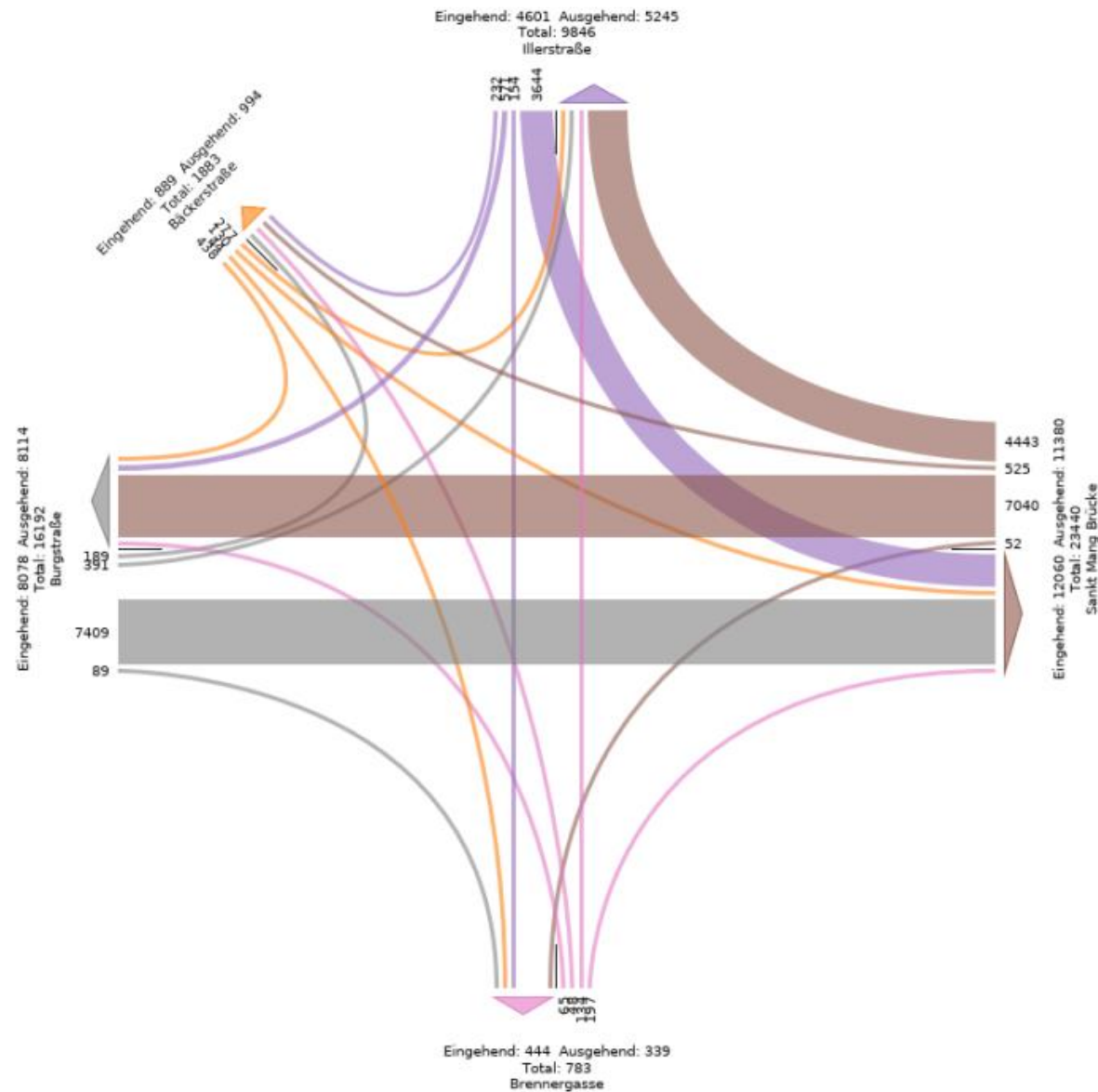
Beengte Platzverhältnisse

Hochwasserfreie Bauweise für Behelfsbrücke

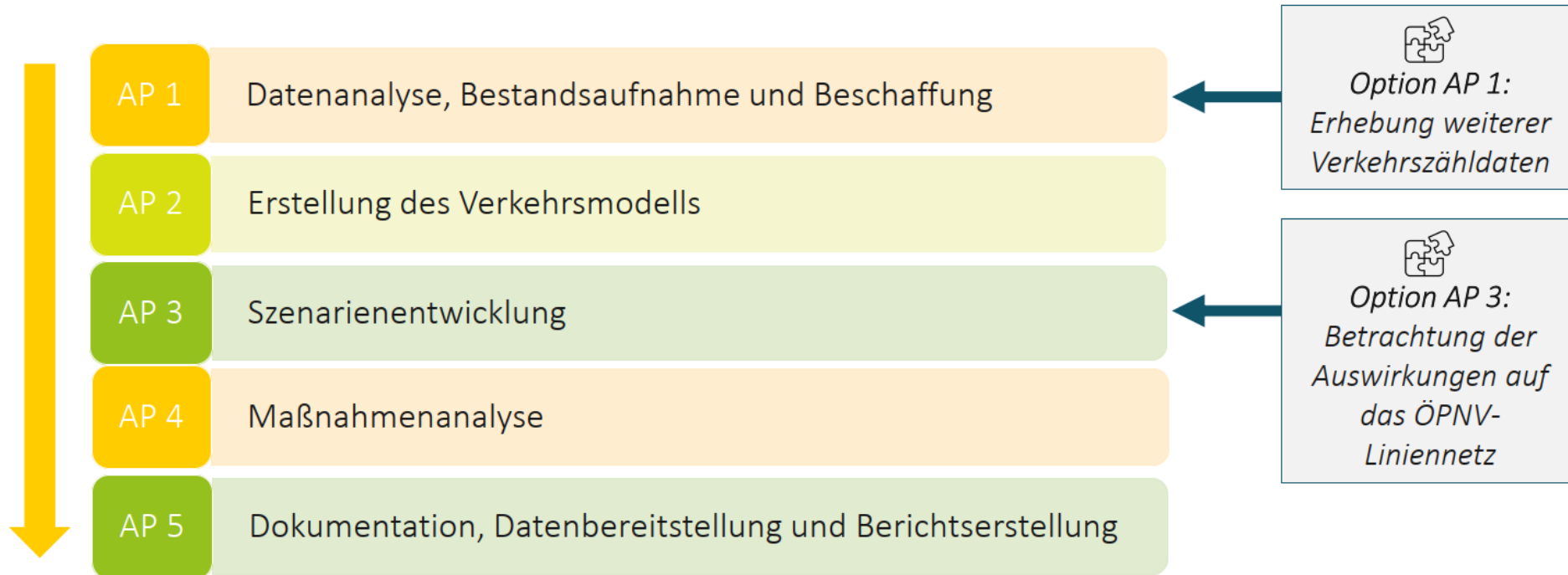
Fehlende Höhenanschlüsse

Kosten und Wirtschaftlichkeit

Bezeichnung des Straßenastes	DTV _{Gesamt} [Kfz/24h]	DTV _{SV} [Kfz/24h]	DTV _{Rad} [Rad/24h]
Burgstraße (B 19)	15.516	403 (2,60 %)	676
St.-Mang-Brücke (B 19)	22.507	635 (2,82 %)	933
Illerstraße	9.471	299 (3,16 %)	375
Bäckerstraße	1.598	33 (2,07 %)	285
Brennergasse	434	6 (1,38 %)	349



Herangehensweise und Bearbeitungsschwerpunkte



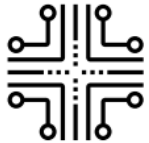
AP 3: Szenarienentwicklung



*Option AP 3: Betrachtung der Auswirkungen auf das ÖPNV-Liniennetz
Bewertung von sinnvollen Folgemaßnahmen im ÖPNV-Liniennetz für die Zeit der Brückensperrung*



1. Erstellung des Vergleichsfalls ohne Sperrung der Sankt-Mang-Brücke



2. Abstimmung mit dem Auftraggeber über weitere langfristige Maßnahmen im Straßennetz



3. Entwicklung von drei Szenarien: „Nullfall“ ohne Maßnahmen und zwei „Mit-Fälle“ mit verkehrslenkenden Maßnahmen (z. B. Einbahnstraßen, Abbiegeverbote)



4. Analyse der verkehrlichen Auswirkungen aller Szenarien

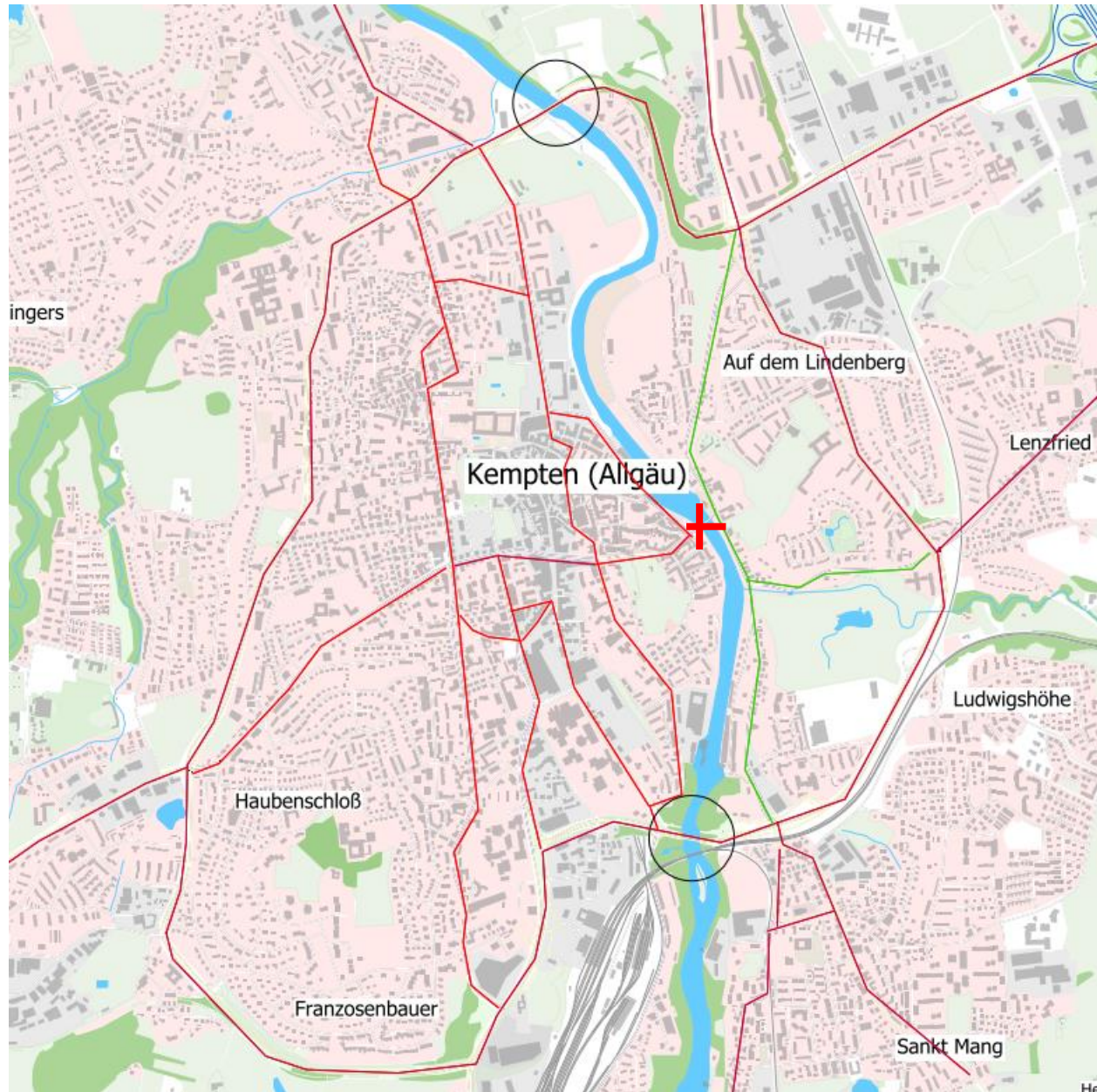


5. Festlegung eines bevorzugten Szenarios in Abstimmung mit dem Auftraggeber

AP 4: Maßnahmenanalyse

1. Entwicklung von Kern- und flankierenden Maßnahmen zur Optimierung des Vorzugsszenarios und Minimierung negativer Auswirkungen
2. Abstimmung mit dem Auftraggeber zur Festlegung einer geeigneten Anzahl von Maßnahmen (ca. 10–15)
3. Integration der Maßnahmen in das Verkehrsflussmodell und Bewertung ihrer Wirkung
4. Anpassung oder Entwicklung von Alternativen bei unzureichendem Erfolg einzelner Maßnahmen
5. Erstellung eines Maßnahmenkatalogs mit Wirkungsbeschreibung und Rahmenbedingungen





Keine
Spartenarbeiten
während
der Bauzeit !

