

Denkmalporträt



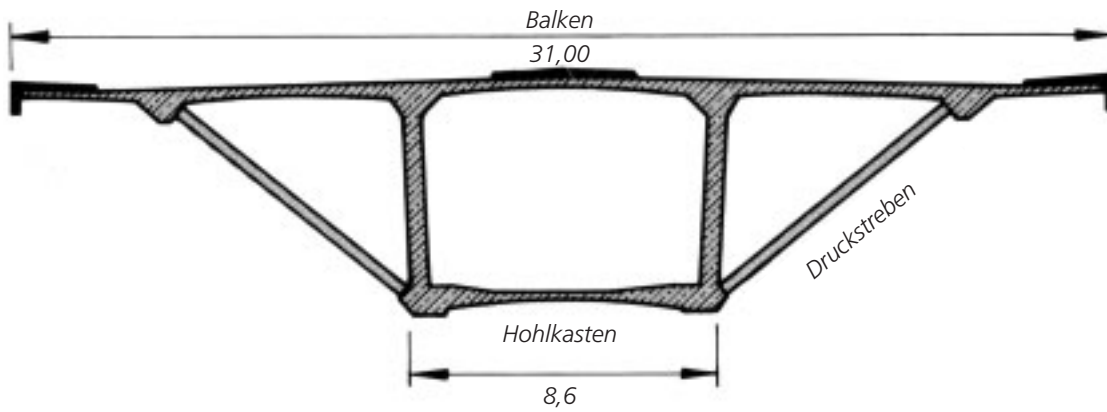
Höher als das Ulmer Münster Die Kochertalbrücke bei Geislingen

Die 1976 bis 1979 errichtete Kochertalbrücke zählt heute zu den höchsten technischen Bauwerken in Deutschland. Zur Bauzeit galt sie als eine der höchsten Autobahnbrücken Europas. Geplant wurde sie vom Ingenieurbüro Leonhardt, André & Partner und dem Architekten Hans Kammerer als künstlerischem Berater. Mit innovativen technischen Verfahren konstruierten sie eine Brücke, die auch durch ihre Ästhetik besticht.

Die Kochertalbrücke führt an einer topografisch günstigen Stelle die Autobahn A6 Heilbronn–Nürnberg über das Tal. Die Trassierung der A6 wurde bereits in den Planungen der Reichsautobahn in den 1930er Jahren festgelegt. Der Anspruch dieser Planungen zielte auf den Genuss der Landschaft durch die Autofahrer. So sollte die Strecke zunächst ins Tal absteigen. Dabei wären Steigungen von mindestens vier Prozent und Kurvenradien bis zu 600 m nötig gewesen. Zur Bauzeit der Kochertalbrücke war zwischenzeitlich die LKW-Nutzung in den Vordergrund gerückt. Niedrige Steigungen und große Kurvenradien waren jetzt gefragt. Die Querung des breiten Tals in dieser Gestalt wurde durch Neuerungen in der Bautechnik möglich. Gleichzeitig gelang es, die Tal Ebene von Verkehr freizuhalten und die Eingriffe in die geschützte Landschaft zu reduzieren. Aus-

gangspunkt für die neuartige Aufgabe war ein mehrstufiger Wettbewerb. Letztlich setzte sich eine Balkenbrücke aus vorgespanntem Stahlbeton gegen die von Hans Kammerer zunächst bevorzugten Entwürfe von Hänge- und Bogenbrücken durch.

Das 1128 m lange Bauwerk fügt sich in das landschaftlich reizvolle Kochertal spannungsreich ein. Sein Erscheinungsbild wird wesentlich geprägt durch das ausgewogene Verhältnis der schlanken Pfeiler zum Balken und der Fahrbahn zum Hohlkasten. Der geradlinige Verlauf des Balkens wird durch acht bis zu 185 m hohe, sehr schlanke Pfeiler mit einem leicht geschwungenen Anlauf rhythmisiert. Die weit über dem schmalen einzelligen Kastenträger auskragenden Fahrbahnplatten stützen schräge Druckstreben ab. So wirkt die Brücke trotz ihrer Größe aus der Ferne schlank proportioniert. Bemerkenswert sind die bautechnischen Neuerungen in der Ausführung von Stützen und Hohlkasten. Die enorme Höhe der Spannbetonpfeiler mit rechteckigem Hohlquerschnitt gelang mithilfe von so genannten Kletterschalungen, einer neuen Betonier- und Schalungstechnik. Durch Perfektionierung im Freivorbau konnte der schmale Hohlkasten des Überbaus von den Pfeilern aus gleichzeitig nach beiden Seiten vorgebaut



1 Kochertalbrücke,
Konstruktionsschema.

und somit eine Spannweite von 138 m überwunden werden. Kostengünstig wurden die auskragenden Fahrbahnplatten samt der Druckstreben aus Betonfertigteilen im Nachlauf gefertigt. Die Kochertalbrücke war richtungsweisend für den Brückenbau Ende der 1970er Jahre in der Bundesrepublik Deutschland. Sie orientierte sich an Prinzipien, die bei Brücken mit Stahlkastenträgern eingeführt wurden. Die Form des Überbaus mit einzelligem Hohlkasten, beidseitig auskragenden Fahrbahnplatten und schrägen Druckstreben aus Stahl zeigen bereits die 1971 bis 1974 errichtete Jagsttalbrücke bei Widdern und die ebenfalls von Leonhardt und Andrä entworfene Neckartalbrücke bei Weitingen (1975–78). Erstmals in Spannbeton ausgeführt wurde dieses Konstruktionsprinzip bei der 1977 fertiggestellten Eschachtalbrücke bei Rottweil. In Geislingen am Kocher gelang dem Büro Leonhardt, Andrä & Partner die Übertragung auf einen Großbau. Dieser zählt zu den in der Fachliteratur am häufigsten diskutier-



2 Freivorbau 1977.

3 Braunsbach, Geislingen a. K., Kochertalbrücke, Untersicht.

ten baden-württembergischen Brückenbauwerken der 1970er Jahre. Als herausragende Leistung der Ingenieurbaukunst ist die Kochertalbrücke ein Kulturdenkmal aus wissenschaftlichen und künstlerischen Gründen. In ihren bahnbrechenden Dimensionen stellt sie ein wichtiges Dokument für die Geschichte des Brücken- und Autobahnbaus dar. Fortschrittliche technische Verfahren wurden erstmals in neuen Ausmaßen eingesetzt und mit einem hohen ästhetischen Anspruch verwirklicht. In ihrer Höhe überragt sie selbst den höchsten Kirchturm (161 m) der Welt.

*Dr. Simone Meyder
Dr. Michael Hascher
Regierungspräsidium Stuttgart
Landesamt für Denkmalpflege*