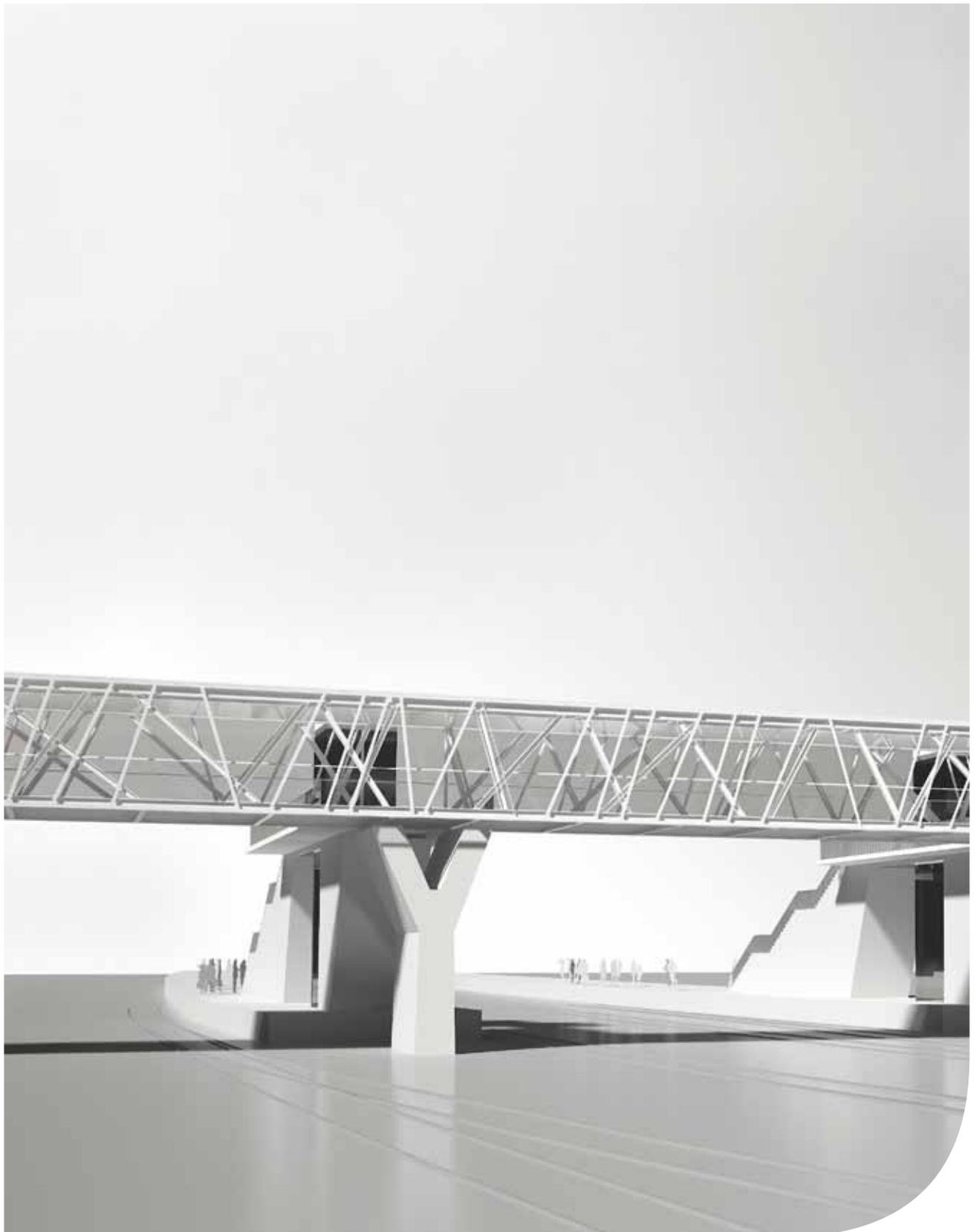


Brücke am Leuchtenbergring
München

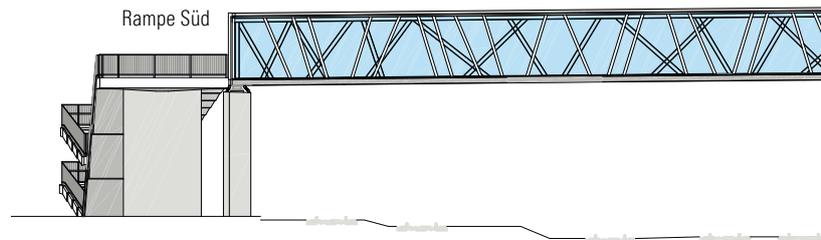


Brücke am Leuchtenbergiring München

Maßnahme, Konstruktion

Die Landeshauptstadt München plant mit dem Bau des Fußgängersteiges über die Bahnanlagen im Bereich des Ostbahnhofes eine bessere Verknüpfung der angrenzenden Stadtteile und gleichzeitig die barrierefreie Anbindung an den S-Bahnhof Leuchtenbergiring. Bestandteil der Planung ist die enge Einbindung des Steges in die Baumaßnahmen der geplanten 2. S-Bahn-Stammstrecke München, die umfangreiche Umbauten der Gleisanlagen zur Folge hat. Im Team mit den Architekten Lang Hugger Rampp, München, wurde ein gestaltetes, weit gespanntes oben liegendes Tragwerk mit hohem Vorfertigungsgrad entwickelt, welches lediglich an den beiden S-Bahn-Zugängen Stützen benötigt. Das Baukonzept sieht das Einheben des Tragwerks in kurzen nächtlichen Betriebspausen über die zahlreichen Gleise der Bahnanlage nahezu ohne Störung des Bahnbetriebes vor.

Die beiden tragenden Elemente des Stahlsteiges sind unregelmäßige und dennoch statisch ausgewogene Fachwerkstrukturen. Den unteren Abschluss bildet eine orthotrope Fahrbahnplatte. Oben ist eine gegenseitige Aussteifung in Form eines Trägerrostes vorgesehen. Die seitliche Einhausung erfolgt mit Glasplatten, deren Unterkonstruktion das Spiel der unregelmäßigen Fachwerkstreben in einer zweiten Ebene aufnimmt. Die obere Abdeckung besteht aus Aluminium-Dachprofilen und zwei seitlichen Glasbändern. Der Steg wird auf beiden Seiten über behindertengerechte Rampen und Treppenaufgänge erschlossen. Die Bauwerke bestehen aus skulptural geformten Stahlbetonscheiben mit beidseitig angehängten Rampen- bzw. Treppenläufen. Zu den beiden geplanten Bahnsteigen des

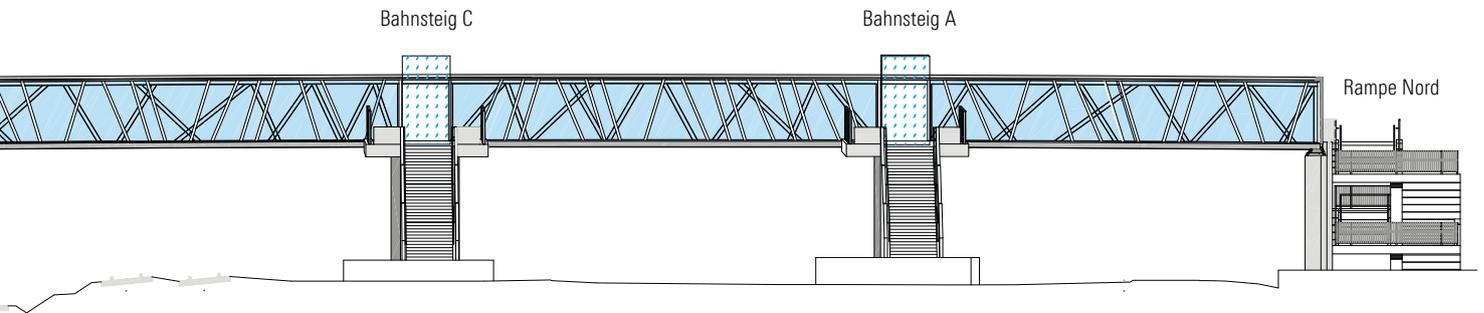


S-Bahn-Ausbau sind Treppenabgänge sowie verglaste Aufzüge geplant. Eine der Herausforderungen der Planung bestand in der Einpassung der Anlage in die sehr engen Gleis- und Oberleitungstrassen unter Berücksichtigung der einschlägigen Vorschriften des DB- Regelwerkes.

Städtebau, Ensemble

Die räumliche Trennung zwischen dem zukünftigen nördlich liegenden Leuchtenbergplatz und dem südlich liegenden Telekomgelände durch den Bahnkörper der bestehenden und der neuen Stammstrecke erfordert einen bewussten Umgang mit der gestalterischen Ausformung der Fußgängerbrücke als Stadtteilverbindendes Element. Es wird ein gewollter





Kontrast gebildet zwischen der skulpturalen Setzung der Rampen- und Treppenbauwerke, die den nötigen Höhensprung zu überwinden haben, und dem dazu anonym eingesetzten freien Stabwerk, das die räumliche Entfernung überbrückt. Die Ausformung der gesamten Maßnahme in ihrer markanten Formgebung stellt sich dem Zugfahrenden mit hohem Wiedererkennungseffekt dar, erfüllt damit den Zweck einer Stadttorfunktion und ist als Erkennungsmerkmal der Haltestelle identifikationsbildend. Der historisch und städtebaulich ungeprägte Ort verträgt anders als gewachsene innerstädtische Strukturen eine starke formale Belebung, die die 3 Räume in der Gegenüberstellung von leicht und schwer, von fein und roh, von elegant und trutzig zusammenbindet.

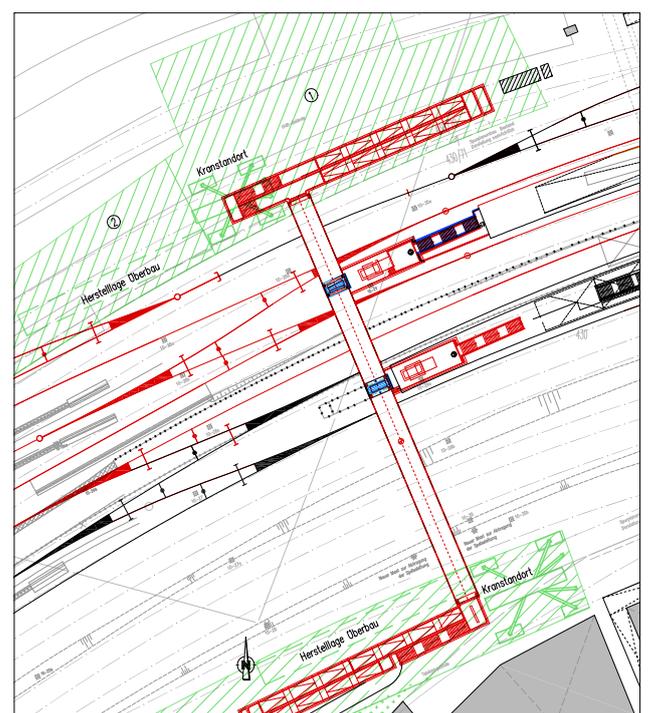
Architektur Rampen- und Treppenbauwerke

Die Bauwerke erhalten ihre Gestalt aus deren „Zuschnitt“ durch die notwendige Wegeführung der Rampen und Treppen – dies erzeugt die markante Form. Das Durchschreiten beim Richtungswechsel und das Umschreiten der Rampenwände werden inszeniert, die Blickbeziehungen sind bewusst gesetzt und auf den aktuellen Stand der städtebaulichen Gesamtplanung abgestimmt. Die räumliche Abtrennung durch die massiven Körper und die räumliche Öffnung durch eindeutige Durchblicksführung gleichzeitig generieren einmal mehr das Wechselspiel zwischen Band und Schnitt.

Architektur der Brücke

Das Band im tatsächlichen und im übersetzten Verständnis ist hier als Gestaltidee ausschlaggebend. Auf den konstruktiv erforderlichen massiven Widerlagern, die in Materialwahl und Oberflächenausführung in Sichtbeton an den Rampen- und Treppenbauwerken angelehnt sind, lagert ein leichter optisch aufgelöster Ausbau. Ein Brückenträger aus unregelmäßigem Fachwerk, der jedoch über die gesamte Länge wieder Gleichmäßigkeit erhält, überspannt transparent bis ornamenthaft die Gesamtlänge von ca. 100 m. Der elegante weiße Stahlbau stellt damit als „gebundenes Paket“ ein durchlaufendes Band im übertragenen Sinn dar. Um den

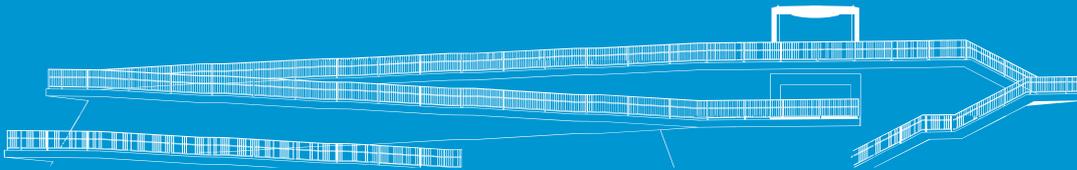
Effekt der optischen Gleichmäßigkeit des Fachwerks zu generieren, wurden zwei Systeme überlagert. Das den statischen Notwendigkeiten und den Anforderungen an Öffnungen gehorchende und a priori unregelmäßige System wird durch das geordnete und sorgfältig abgestimmte System von vier wiederkehrenden Fassadenformaten und den nötigen Passfeldern in den Randbereichen in Pfosten-Riegel-Bauweise überlagert. Dabei spielen die Fassadenpfosten die entscheidende Rolle, weil sie den rhythmischen Ausgleich zum Fachwerk bilden.



Brücke am Leuchtenbergiring

Bauherr	Landeshauptstadt München
Baukosten	ca. 6,6 Mio. EUR
Planungszeitraum	2004 – heute
Ausführung	in Planung
Stegabmessungen	B/L 4/97 m
Leistungsumfang	- HOAI § 43, Lph. 2–4 - HOAI § 51, Lph. 2–3

Oben: Ansicht Rampe Nord



Unten: Querschnitt

