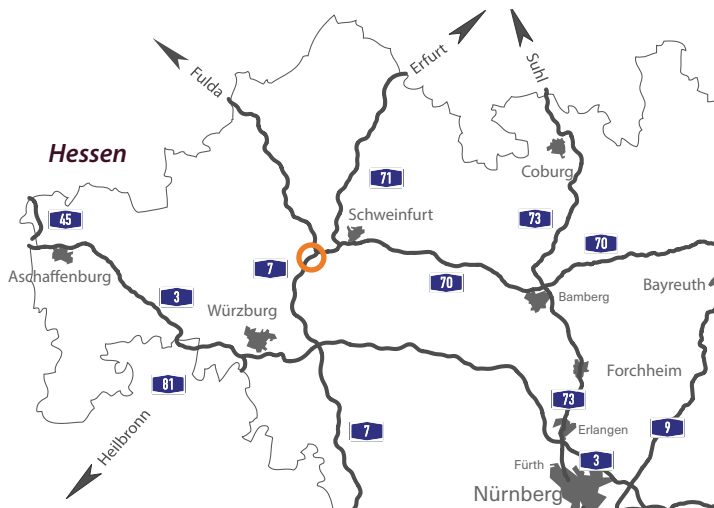


A 7 | Ersatzneubau | Talbrücke Stettbach

**Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck
bis Anschlussstelle Gramschatzer Wald**



A 7 | Ersatzneubau Talbrücke Stettbach

Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck bis Anschlussstelle Gramschatzer Wald

Die Erneuerung der 1966 errichteten Brücke ist auf Grund des insgesamt schlechten Bauwerkszustandes und der für die heutigen Verkehrsverhältnisse nicht mehr ausreichenden Tragreserven zwingend erforderlich. Für diese hohen Beanspruchungen ist die bestehende Brücke nicht ausgelegt. Eine Sanierung ist auf Grund der Schadensbilder und der Tragfähigkeitsdefizite nicht möglich.

Der Ersatzneubau wird daher für heutige und künftige Verkehrslasten bemessen. Die Bauwerksbreite wird bereits für einen sechsstreifigen Autobahnausbau ausgelegt. Damit eine langlebige und zukunftssichere Konstruktion gewährleistet ist, kommen ausschließlich robuste und erprobte Bauweisen zum Einsatz.

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, werden die passiven Schutzeinrichtungen nach aktuellem Standard hergestellt. Durch den Bau eines Regenrückhalte- und Absetzbeckens wird den Anforderungen des Gewässerschutzes Rechnung getragen.

Beim Bau werden Eingriffe in Natur und Landschaft soweit möglich vermieden oder, sofern sie nicht vermeidbar sind, ausgeglichen. Dem Artenschutz wird insbesondere

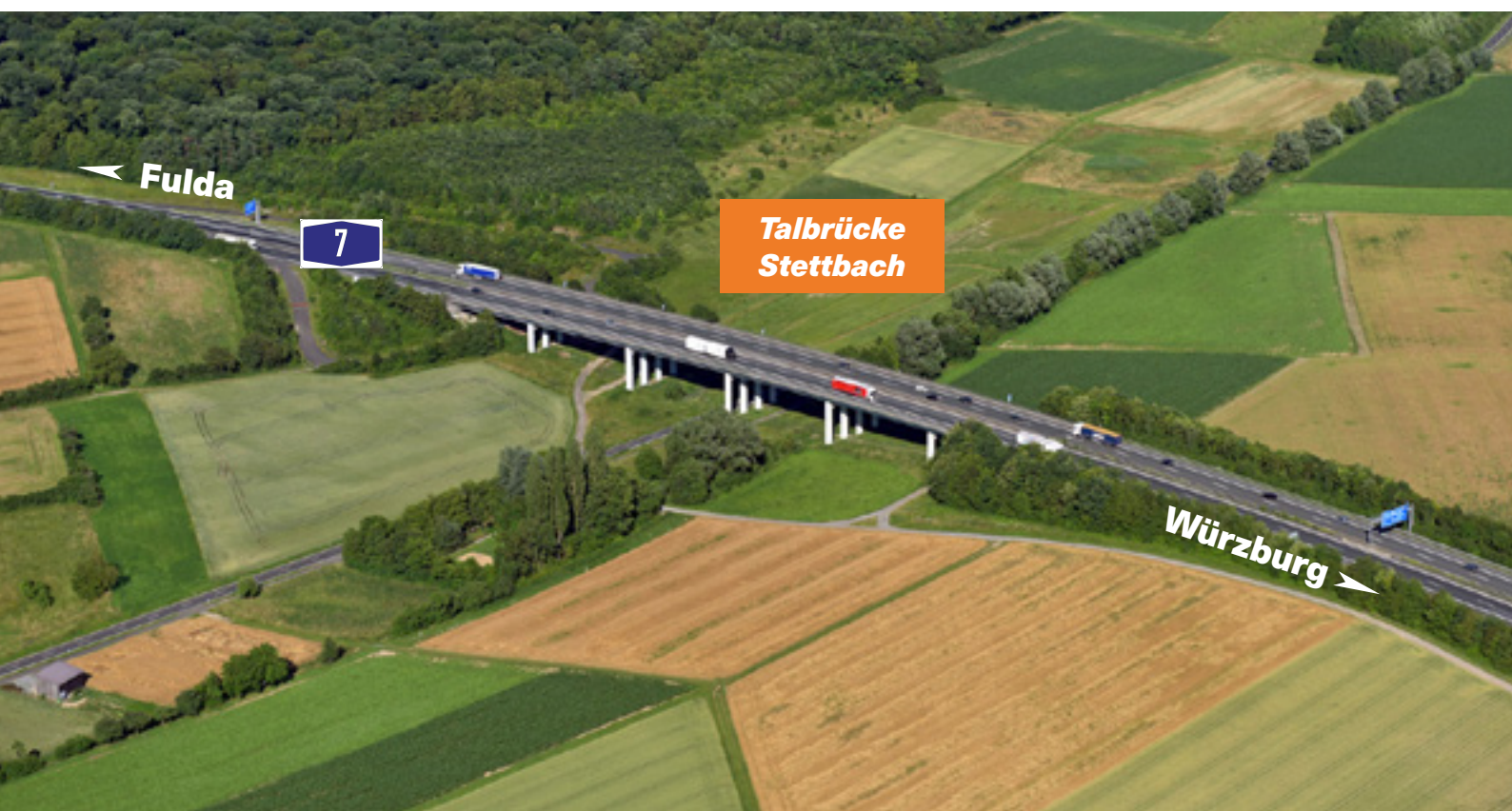
durch Maßnahmen zum Feldhamsterschutz Rechnung getragen. Die fachgerechte Umsetzung der landschaftspflegerischen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wird durch eine fachlich qualifizierte Umweltbaubegleitung gewährleistet.

Der Ersatzneubau erfolgt in zwei Bauphasen:

- In der **ersten Bauphase** wird das Bauwerk der Richtungsfahrbahn Würzburg hergestellt. Der Verkehr wird währenddessen vierstreifig über das vorhandene und Teilbauwerk der Richtungsfahrbahn Fulda geführt.
- In der **zweiten Bauphase** wird das Bauwerk der Richtungsfahrbahn Fulda gebaut. Der Verkehr wird hierfür auf das neu erstellte Teilbauwerk der Richtungsfahrbahn Würzburg umgelegt.

Während der Bauzeit stehen den Verkehrsteilnehmern stets zwei Fahrstreifen in beiden Fahrrichtungen zur Verfügung. Bis 2025 wird die alte Talbrücke Stettbach dann vollständig durch einen Neubau ersetzt sein.

Die Kosten der Maßnahme in Höhe von rund 27 Millionen Euro trägt der Bund.





Projektdaten

Baujahr	1966
Länge	240 Meter
Höhe Überbau	2,10 Meter
Höhe über Gelände	19 Meter
Überbau	Durchlaufträger über 6 Felder auf Lagern
Bauweise	auf bodengestütztem Traggerüst von Süd nach Nord
Stützweiten (m)	36 m + 4 x 42 m + 36 m
Anzahl der Felder	6
Kosten	rund 27 Millionen Euro

vorgesehener Zeitplan

Juni 2021	Baubeginn
Ab Herbst 2021	erste Bauphase Abbruch und Neubau Teilbauwerk Fahrtrichtung Würzburg
Ab 2024	zweite Bauphase Abbruch und Neubau Teilbauwerk Fahrtrichtung Fulda
Sommer 2025	Bauende

Kontakt

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Nordbayern
Flaschenhofstraße 55
90402 Nürnberg

Telefon +49 911 4621-01
presse.nordbayern@autobahn.de
www.autobahn.de/nordbayern

Stand: September 2021

Fotos: Hajo Dietz, Nürnberg Luftbild (Cover und Innenseiten) Juli 2016