



Gottleubatalbrücke – Herausforderungen beim Bau der semi-integralen Talbrücke in Verbundbauweise

42. Deutscher Stahlbautag – Innovative Stahlbauprojekte

17.09.2026



BEMO TUNNELLING GMBH



Dr.-Ing. Oliver Klostermann

Geschäftsleiter BEMO Tunnelling GmbH
oliver.klostermann@bemo.net



Dipl.-Ing. Lars Emde

Abteilungsleiter Ingenieurbau
lars.emde@bemo.net

Beide tätig bei:

BEMO Tunnelling GmbH, Niederlassung West
Ingenieurbau, Industrie- und Stahlbau · Westfalendamm 72 · 44141 Dortmund

Inhalt

- 01 Projektüberblick
- 02 Semi - Integrale Bauweise
- 03 Stahlbau - Montage
- 04 Vouten - Konstruktion
- 05 Fahrbahnplatte
- 06 Ausblick

Gottleubatalbrücke

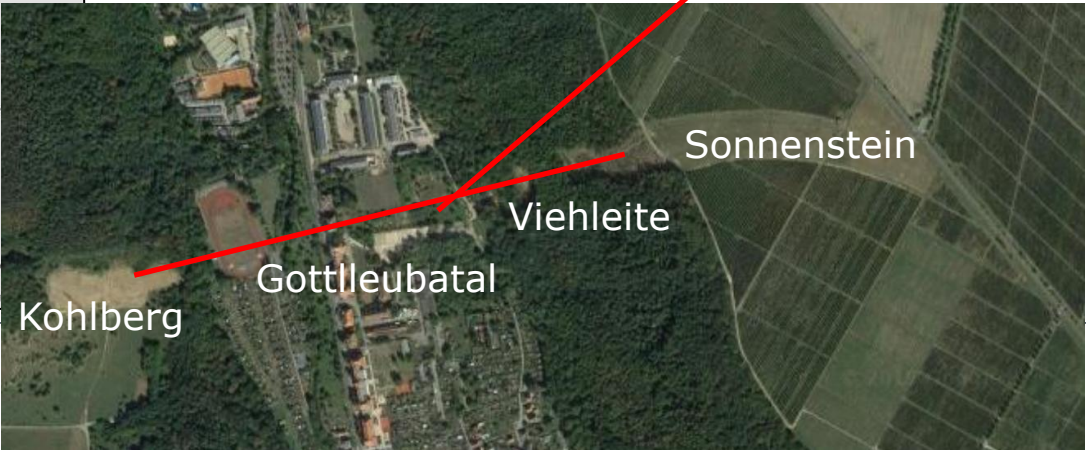
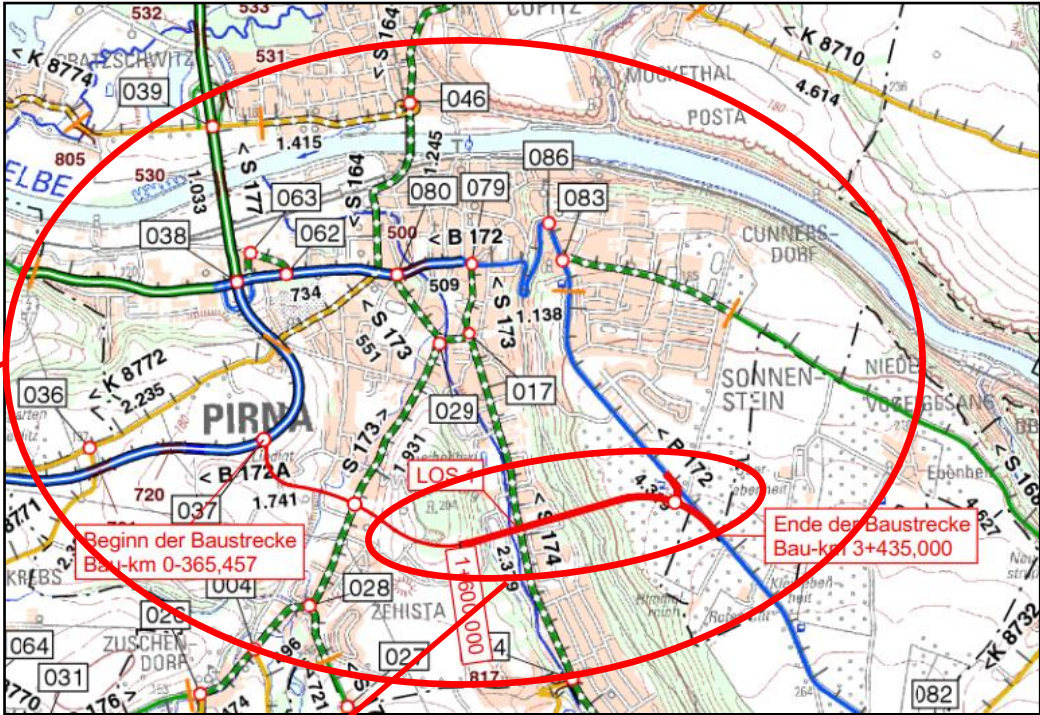
4



PROJEKTÜBERBLICK

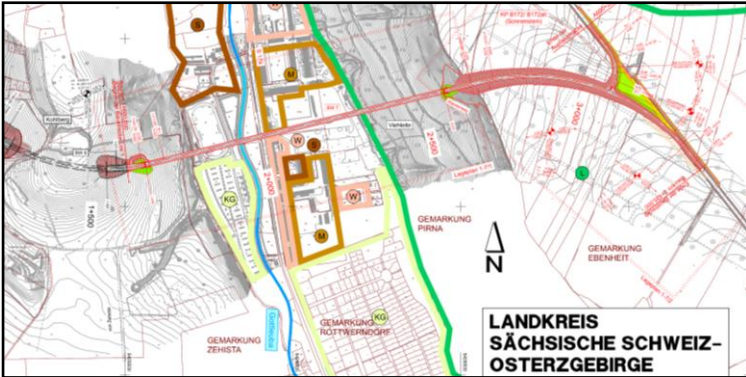
BEMO

Gottleubatalbrücke



Gottleubatalbrücke

6



Baustraßensystem:

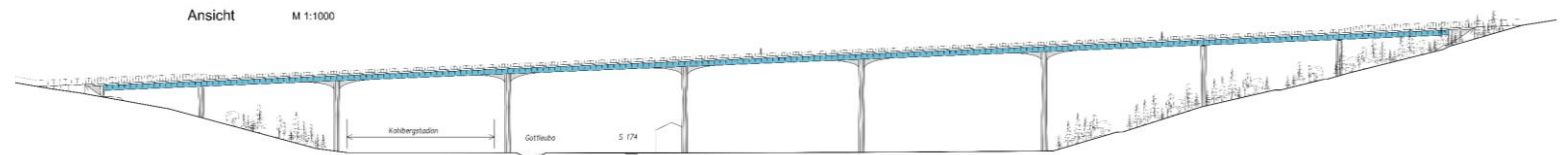
- ca. 2200 m „permanent“ - Asphalt
- ca. 550 m temporär - Asphalt
- ca. 750 m temporär - Schotter

Erd-/Straßenbau:

- ca. 150.000 m³ Erdmassen
- ca. 2000 m qualifizierter Straßenbau

Stahlverbundbrücke (semiintegral):

- Gesamtlänge: 916 m
- Größte Stützweiten: 124 m
- ca. 7.000 t Stahl
- ca. 11.000 m³ Stahlbeton Unterbauten
- max. Pfeilerhöhe 70m
- ca. 2.200 m Bohrpfähle, D=120 cm
- max. Steigung im Gelände Steigung 25%



Gottleubatalbrücke

7

Bauherr:



im Auftrag des Freistaat
Sachsen

Entwurfsplanung



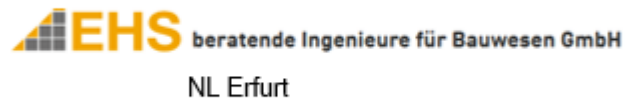
Schüßler-Plan
Ingenieurgesellschaft Berlin

Genehmigungsstatik:



Leonhardt, Andrä und Partner

Bauoberleitung:



Prüfgemeinschaft:

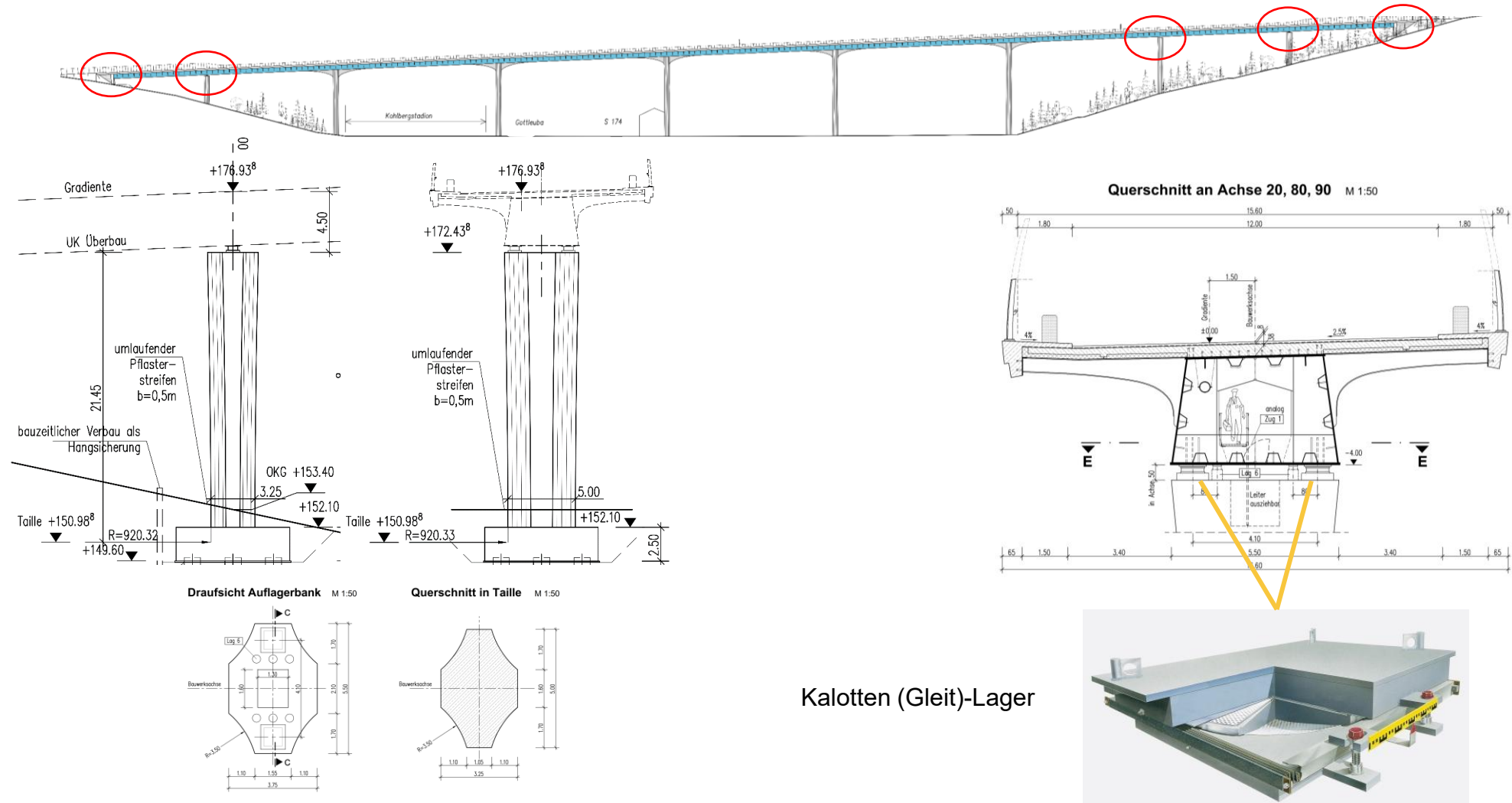
Dipl.-Ing. Thilo Weischedel
Prof. Dr.-Ing. Christian Seiler



Ausführung durch die Arbeitsgemeinschaft

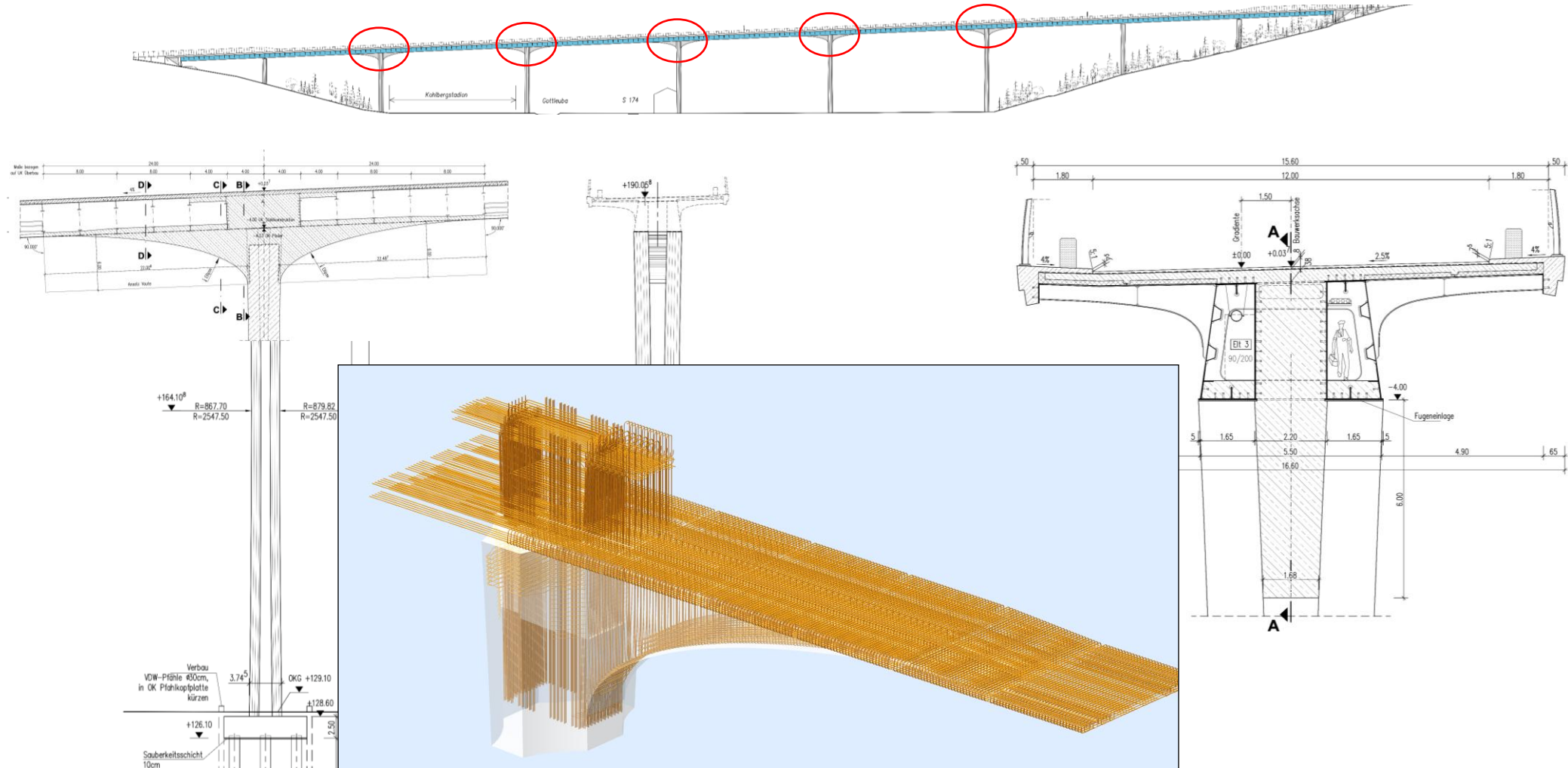


Gottleubatalbrücke



Gottleubatalbrücke

9

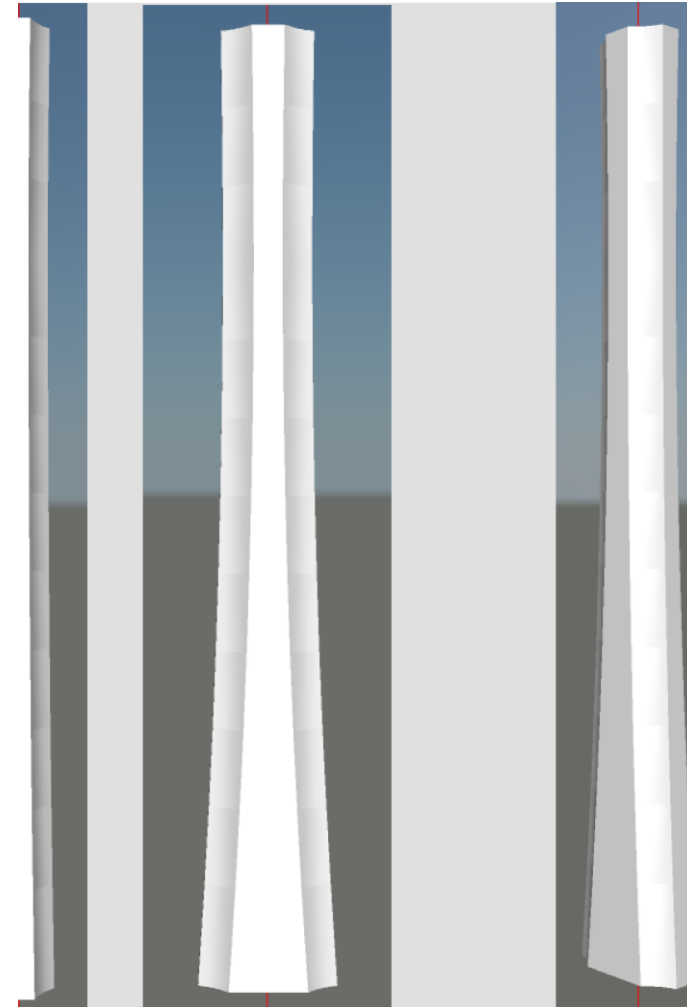


SEMI-INTEGRALES BRÜCKENBAUWERK

BEMO

Gottleubatalbrücke

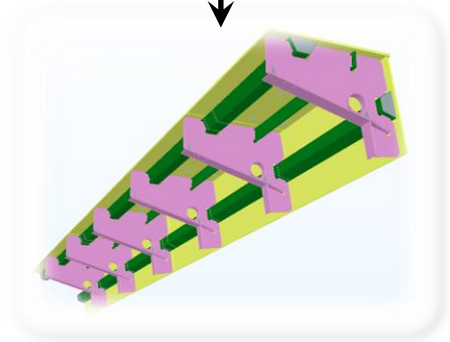
10



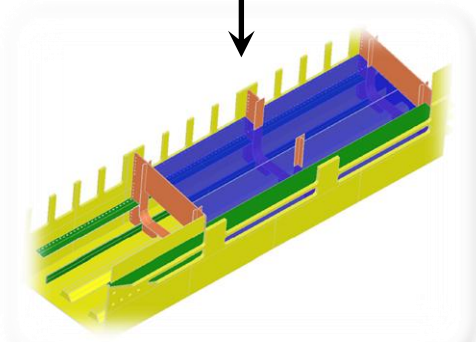
SEMI-INTEGRALES BRÜCKENBAUWERK

BEMO

Gottleubatalbrücke

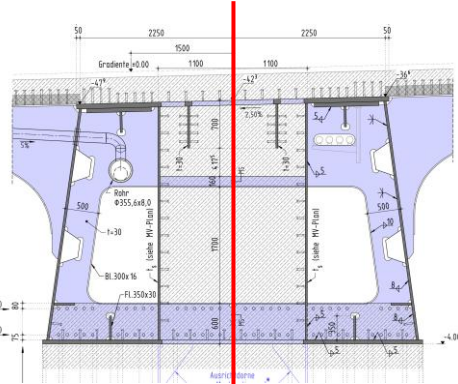
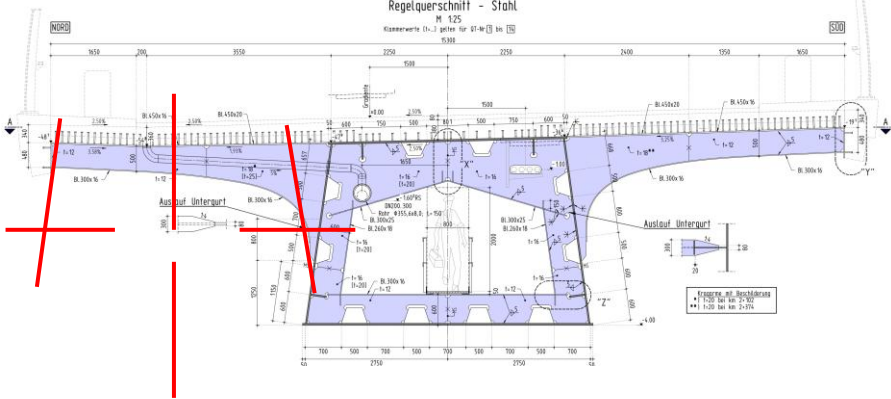


456 Stück



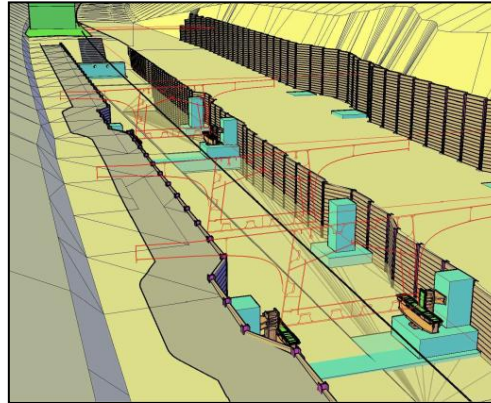
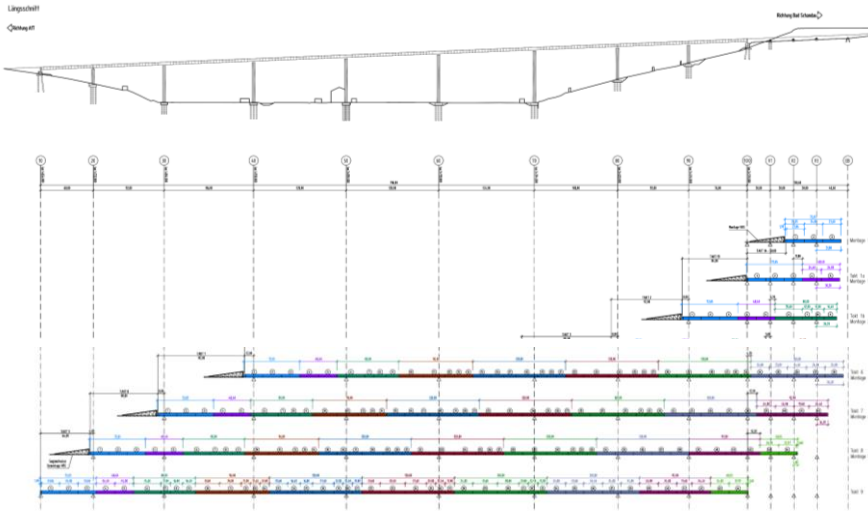
Vouten-Querschnitt

Regel-Querschnitt



Gottliebatalbrücke

12

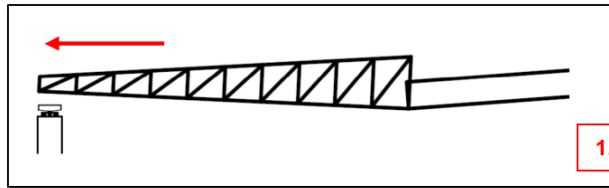


STAHLBAU-MONTAGE

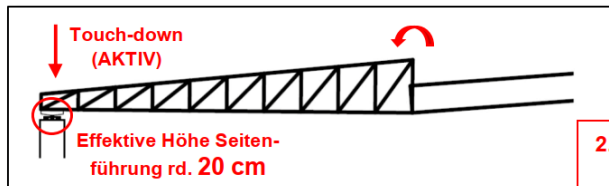
BEMO

Auflaufen auf die Pfeiler:

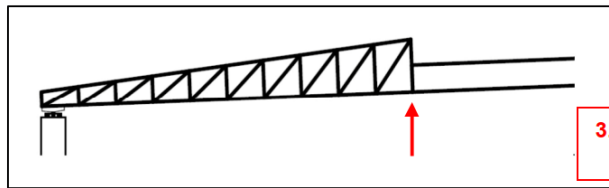
„hydraulische Anstellung
bei Erreichen des Pfeilers“



1. Angestellter VBS erreicht Pfeilerkopf

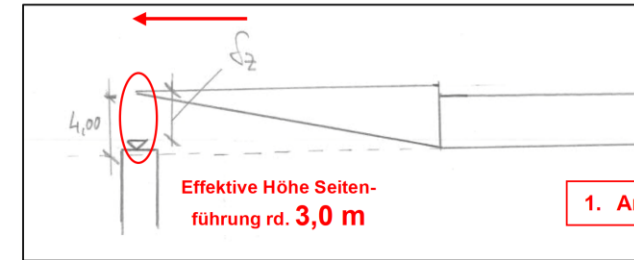


2. VBS wird auf Wippen und in Seitenführung AKTIV abgesenkt

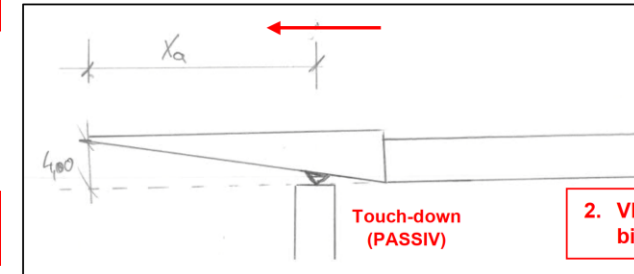


3. VBS wird sofort in 0-Lage eingestellt (Verlängerung Untergurt)

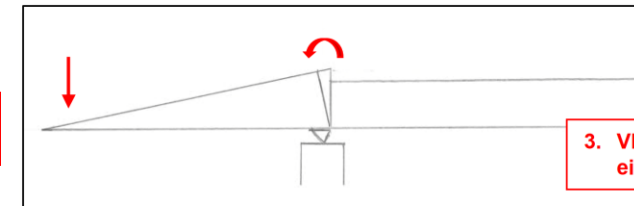
„natürlicher Touchdown“:



1. Angestellter VBS erreicht Pfeilerkopf



2. VBS wird in der Seitenführung weiter geschoben bis zum Kontakt mit der Wippe



3. VBS wird vor Erreichen Überbau/Wippe in 0-Lage eingestellt (Verlängerung Untergurt)

Gottleubatalbrücke

14



Vorbauschnabel:

Gewicht 150 t Fachwerkkonstruktion
Länge: 50 m
Anstellhöhe: 6 m

Auffahren auf Pfeiler:

„natürlicher Touchdown“

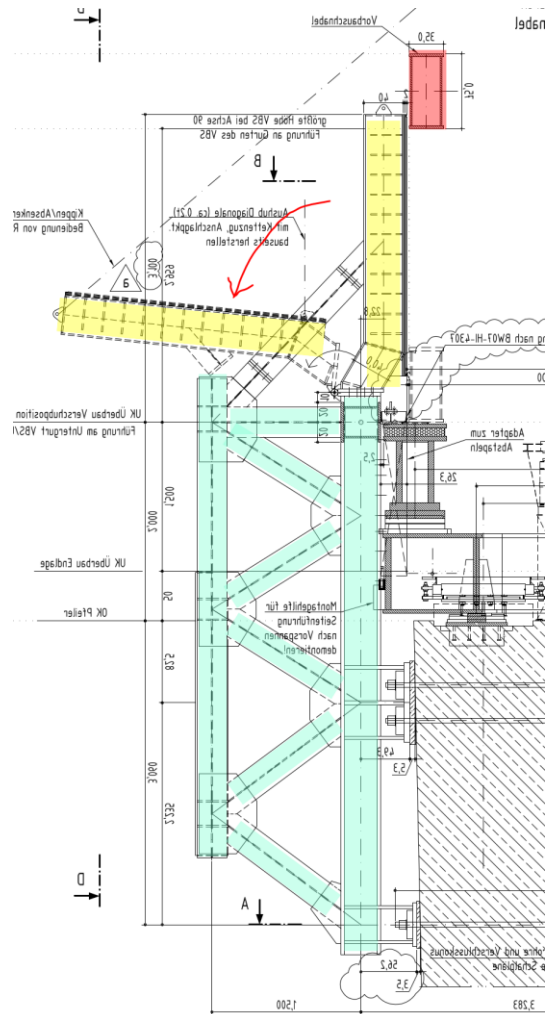
➔ demontierbare Seitenführung erforderlich !

Maximale Kraglänge

maximale Feldlänge: 124m Feld

maximaler Kragarm: ca. 125 - 130m

- natürlicher Touchdown
- u. abhängig vom klimatischen Randbedingungen



Gottleubatalbrücke

16



STAHLBAU-MONTAGE

BEMO

Gottleubatalbrücke

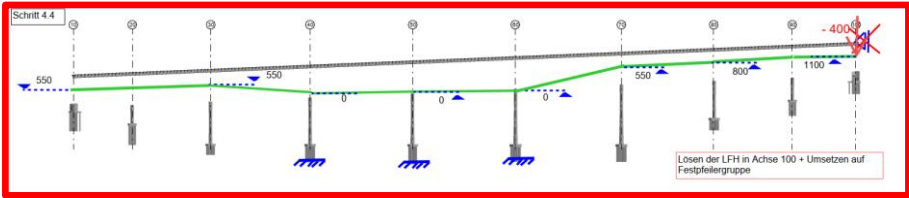
17



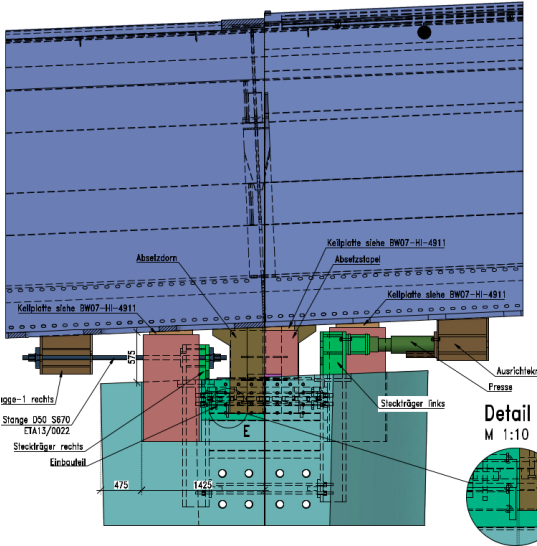
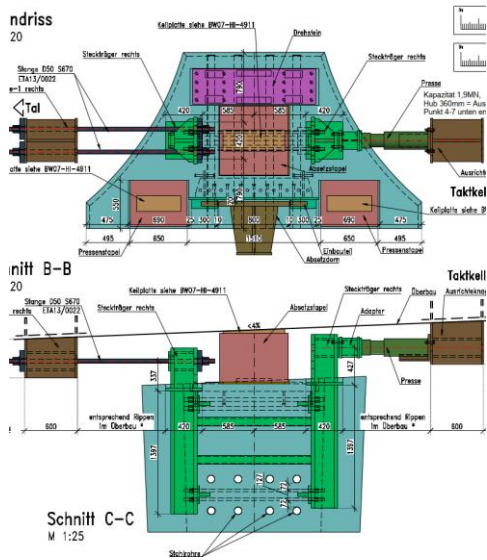
STAHLBAU-MONTAGE

BEMO

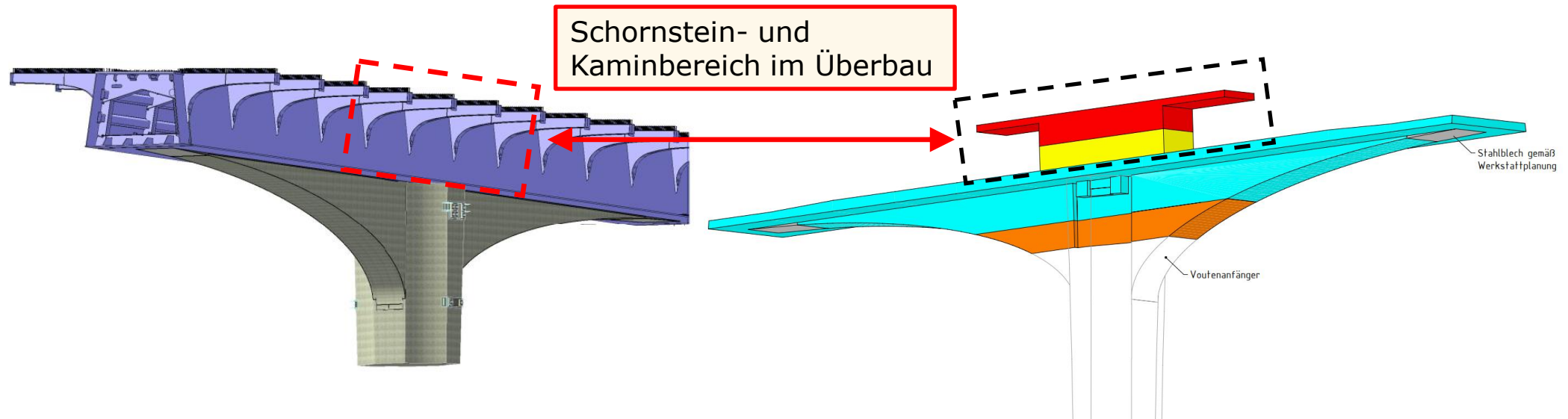
Gottleubatalbrücke



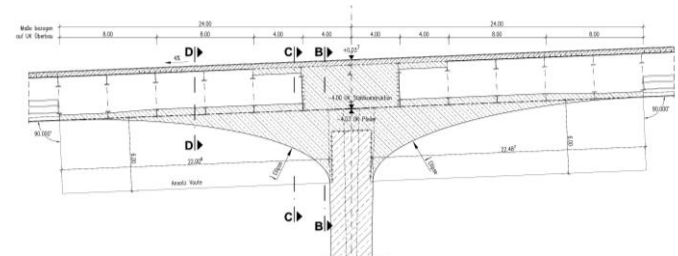
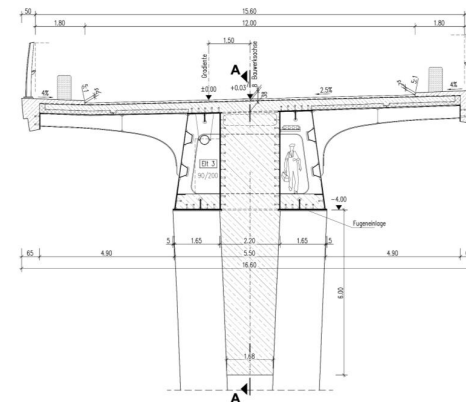
„Abstapeln“



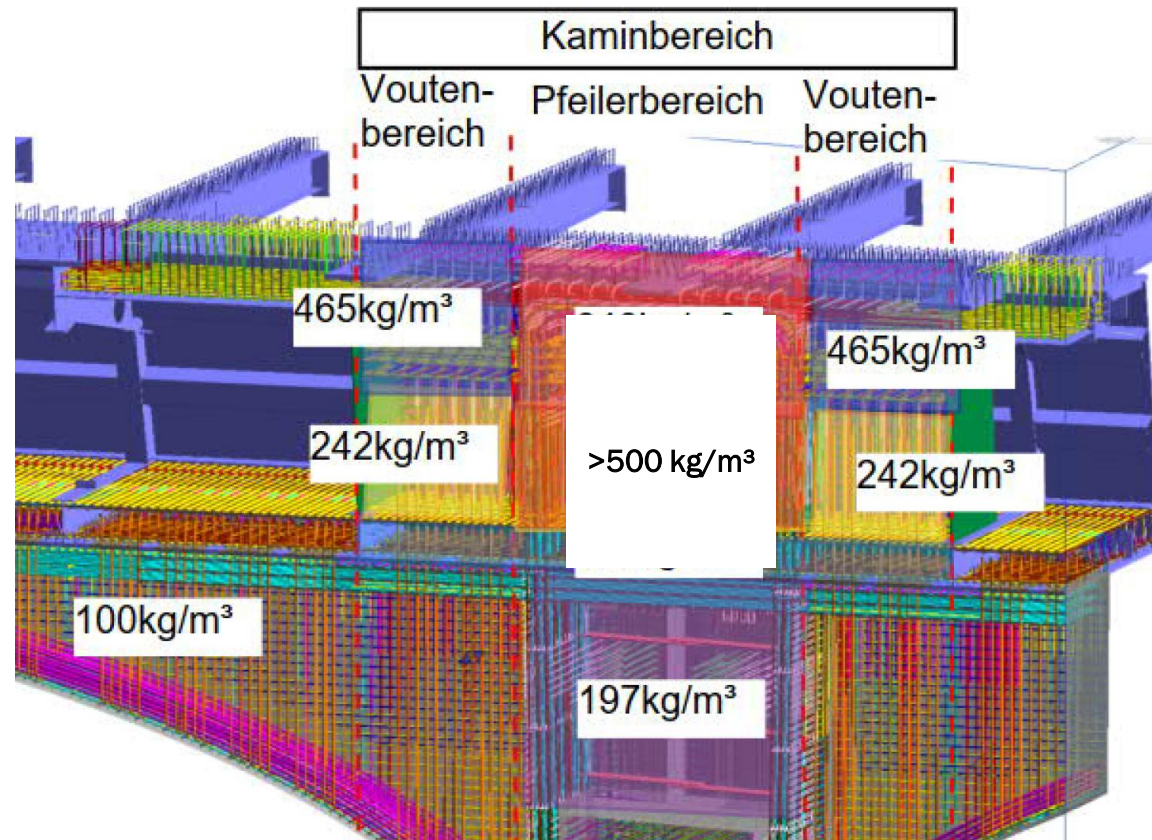
„Pfeilerausrichtung“



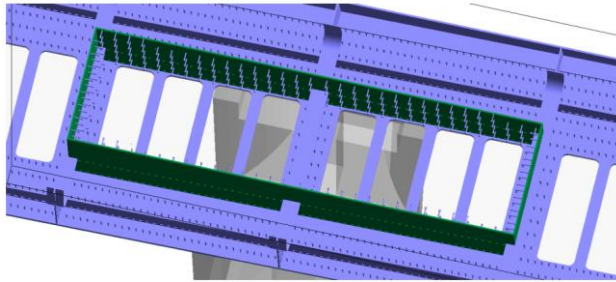
- Monolithische Verbindung zwischen Pfeiler und Überbau
- Durchdringung des Stahlholkastens
- Einbindung in Fahrbahnplatte
- Ausbildung Betonplatte im Untergurt



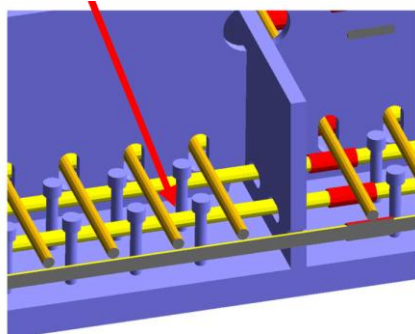
**Bewehrungsgrade aus
Ausführungsplanung:**



Zwangspunkte für Bewehrungsführung

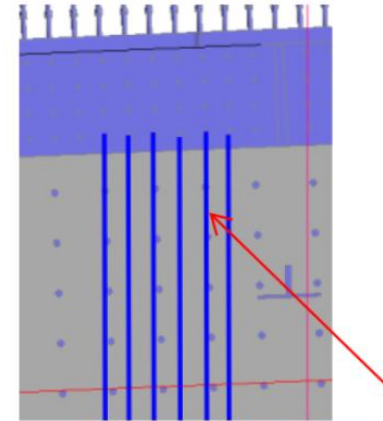


- Öffnungen im Bodenblech

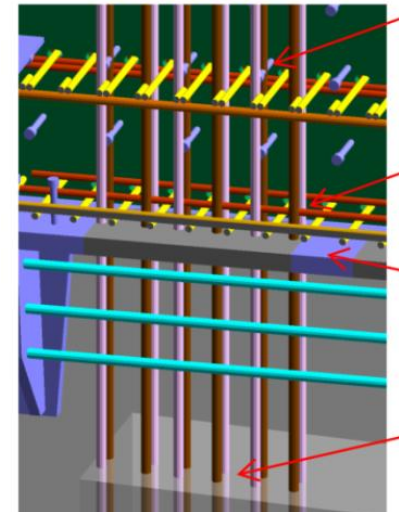


- Perforation Querträgerstege und Längssteifen für Durchführung von Einzelbewehrungseisen

- Betoneinfüllrohre
- Rüttelgassen



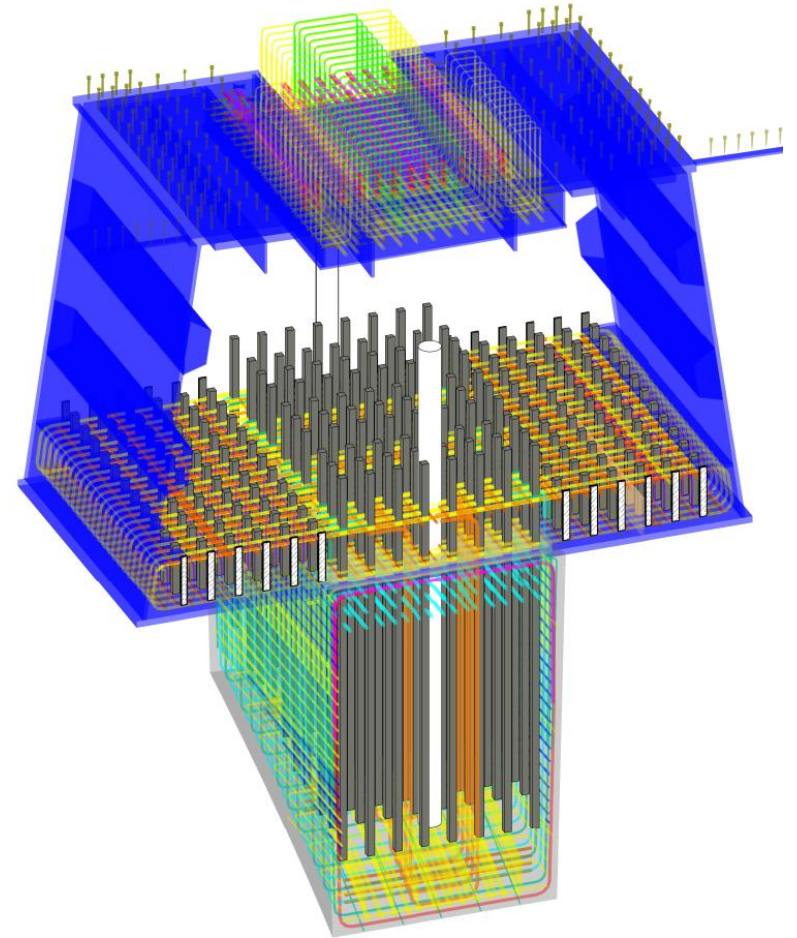
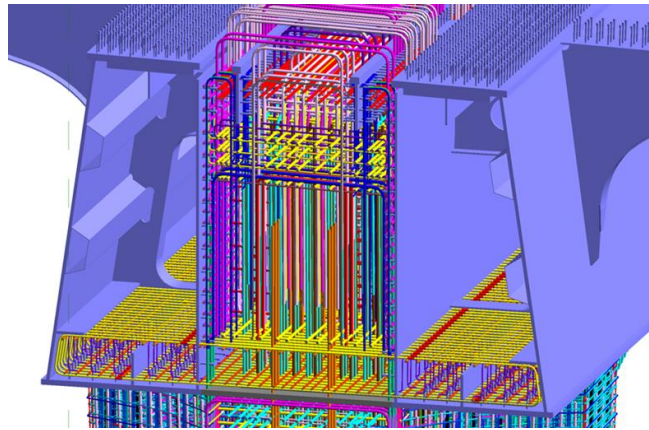
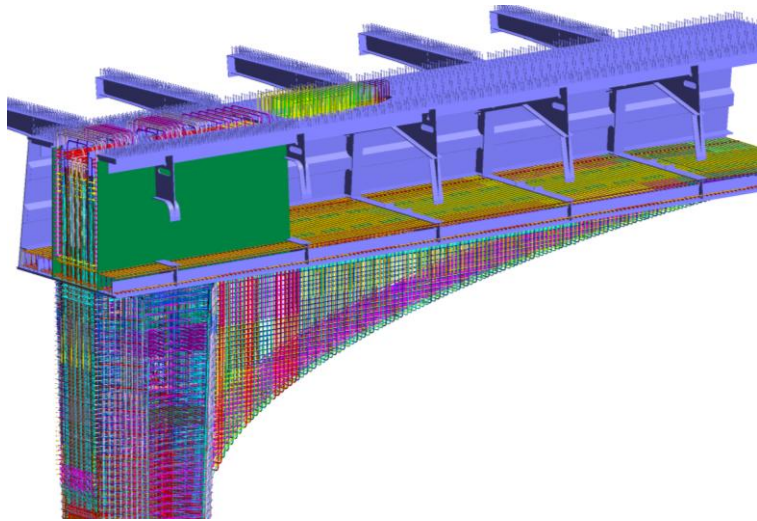
- Vertikale Eisen – Kopfbolzen



- Vertikale Eisen – Querbewehrung
- Ausführungstoleranzen Stahlbau
- Fix-Lage Bewehrung im Beton Pfeilerkopf

Bewehrungsoptimierung:

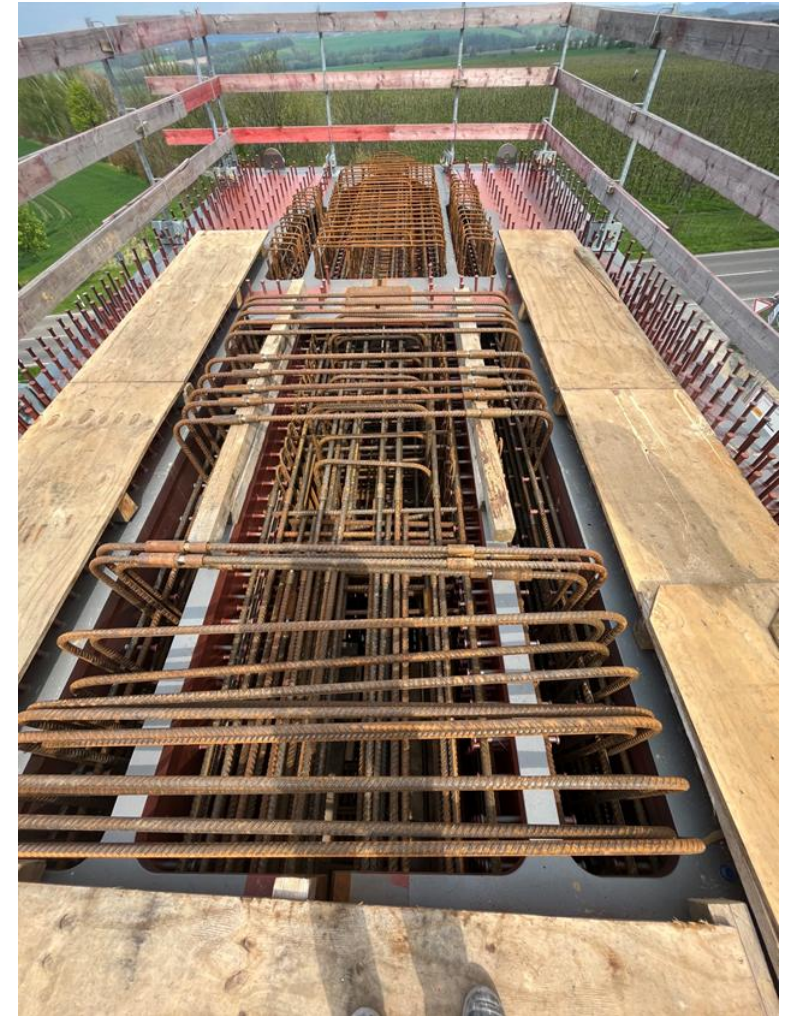
- mittels 3D-Bewehrungsmodell unter Berücksichtigung aller Zwangspunkte inkl. Berücksichtigung von Betonierrohren und Rüttelgassen



Gottleubatalbrücke

23

Erprobung Machbarkeit am 1:1 Modell Pfeilerkopf – Überbau



VOUTENKONSTRUKTION

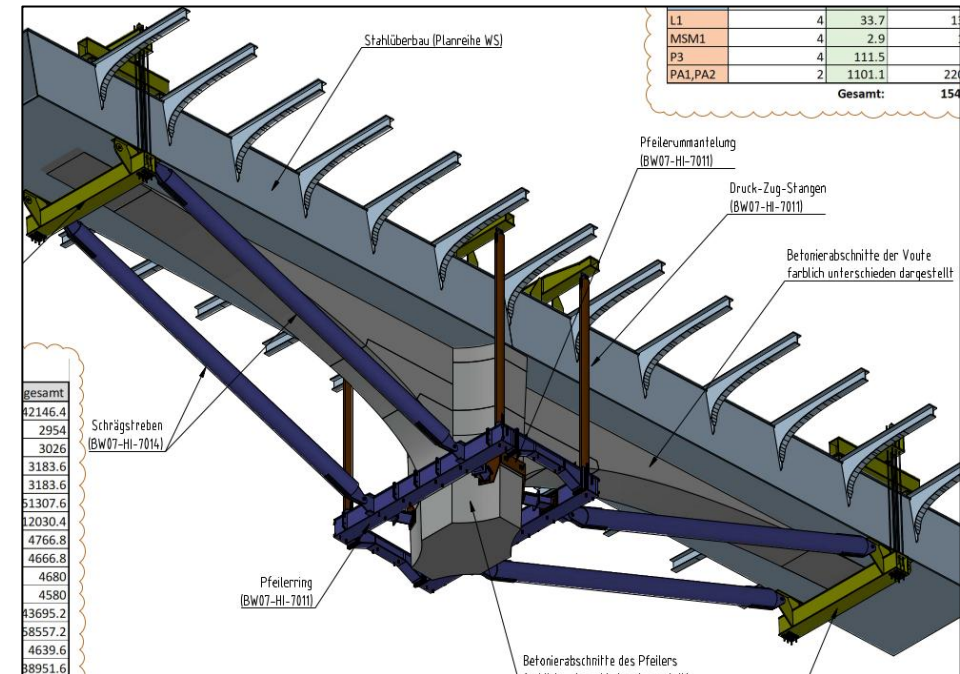
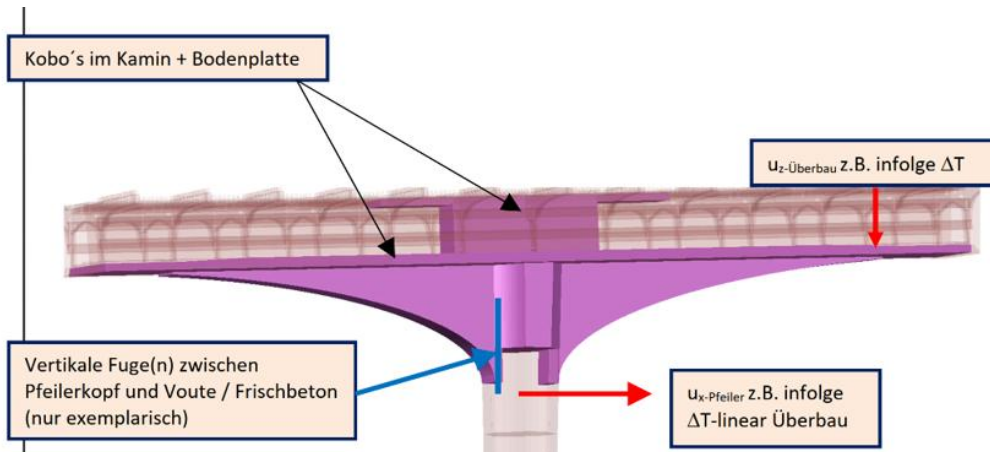
BEMO

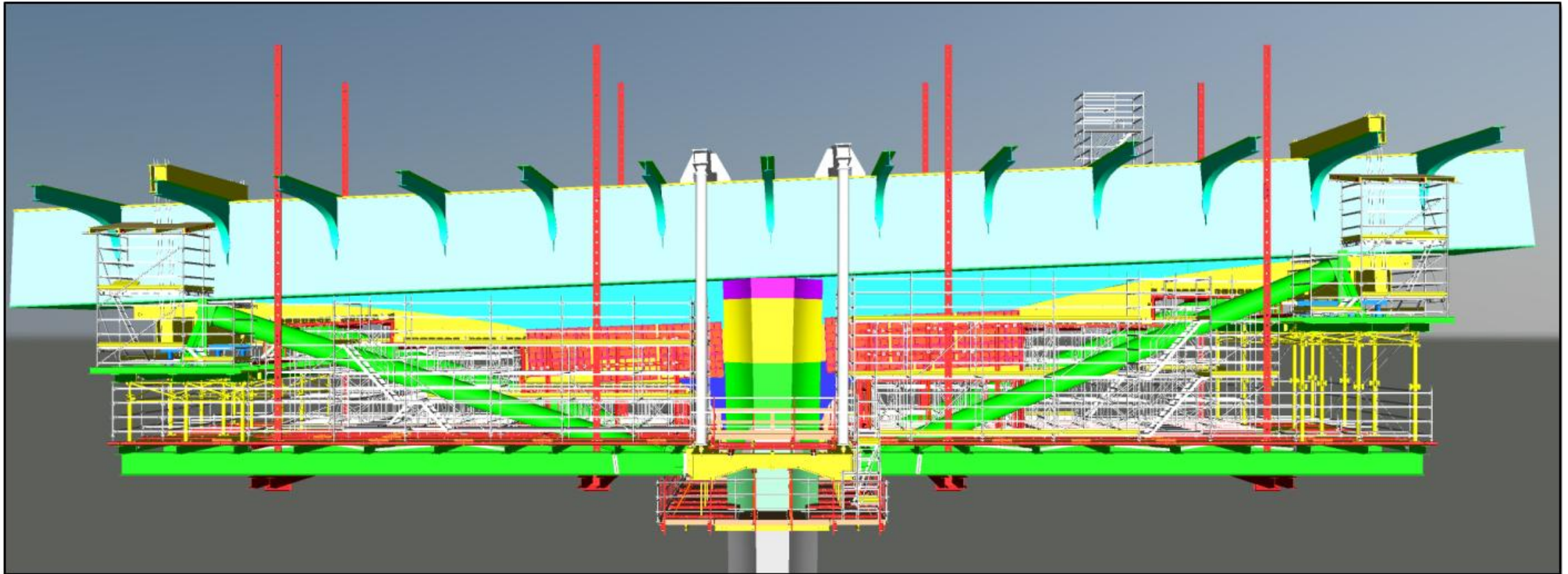
Gottleubatalbrücke

24

- zur Vermeidung der Bewegungen zwischen Pfeiler und Überbau während der Betonage der Vouten und dem anschließenden Erhärtungsprozess des Betons

- Anordnung Diagonalstreben zur bauzeitlichen Festsetzung des Knotens





Gottleubatalbrücke

26



VOUTENKONSTRUKTION

BEMO

Gottleubatalbrücke

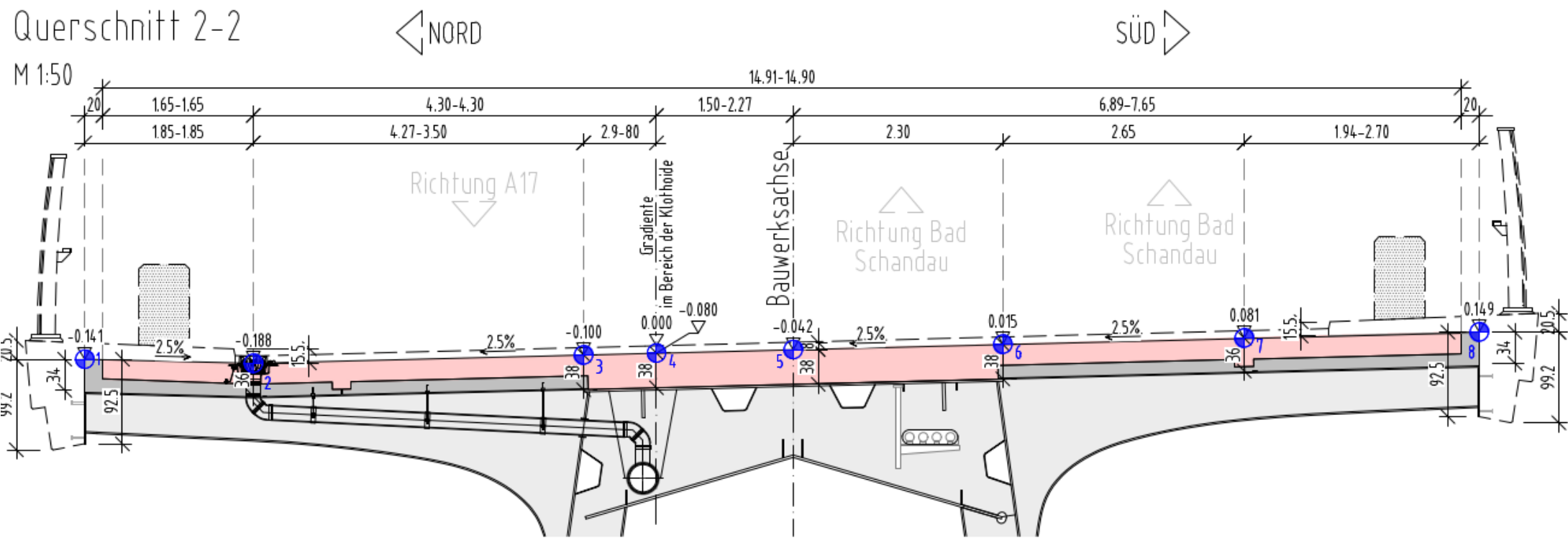
27



VOUTENKONSTRUKTION

BEMO

Gottleubatalbrücke



Gottleubatalbrücke

29



FAHRBAHNPLATTE

BEMO

Gottleubatalbrücke

30



STATUS/AUSBLICK

BEMO

Gottliebatalbrücke

31



STATUS/AUSBLICK

BEMO

Gottleubatalbrücke

32

DEGES
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH



im Auftrag des Freistaat
Sachsen

EHS beratende Ingenieure für Bauwesen GmbH

 **Schübler-Plan**
Ingenieurgesellschaft Berlin

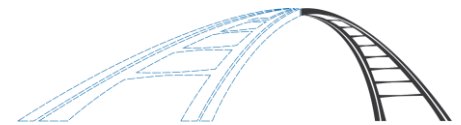

Leonhardt, Andrä und Partner

Dipl.-Ing. Thilo Weischedel
Prof. Dr.-Ing. Christian Seiler

GRASSL
BERATENDE
INGENIEURE
BAUWESEN

BEMO

metrocstau


L H S ENGINEERING

 **LAVIS**
engineering GmbH

DANKSAGUNG

BEMO

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Glück auf!

BEMO



BEMO TUNNELLING GMBH