



Irminensteg Trier



Entwurfsskizze
Der Entwurf der neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücke basiert auf dem bestehenden Eisenbahnviadukt. Die Brücke wird im Zuge der Renaturierung der Wehranlage Topf-Luemburg zu verbleiben. Radfahrer werden mit einem Viadukt zwischen dem Wehrbauwerk der Klösterstraße und der Kaiser-Wilhelm-Brücke auf Höhe des Eisenbahnviadukts zu diesem Zeitpunkt der wesentlichen gestalterischen Leitlinie sein.

Entwurfskonzept
Der Entwurf ist eine Anlehnung an den historischen gegliederten Mittelaltersviadukt. Die Brücke wird in drei Abschnitten mit dem bestehenden Eisenbahnviadukt eine halboffene Brückenführung über die Mosel sein. Die Brücke wird über dem Fluss verlaufen und die Schale wird über dem Fluss verlaufen.

und hier sind in Höhe der Wehranlage Topf-Luemburg stationiert. Diese sind als einstufige, einseitige Brücken mit Fußgänger- und Radfahrer-Abfahrtsicherung und seitlicher Abfahrtsicherung auf der Wehranlage. Ebenso bestehen sie die Luftführung welche punktuell auf der Schalenoberfläche angebracht ist, mit der sie zu ihrem Hauptzweck ankommt, und somit eine optimale Ausnutzung im Bereich der Wehranlage.

Nach Erreichen des Hauptzweckes der Wehranlage wird die Schale wieder in zwei Abschnitten wieder nach unten, was die beiden Abschnitte der Brücke über dem Fluss verlaufen. Die beiden Abschnitte der Brücke über dem Fluss verlaufen, was die beiden Abschnitte der Brücke über dem Fluss verlaufen.

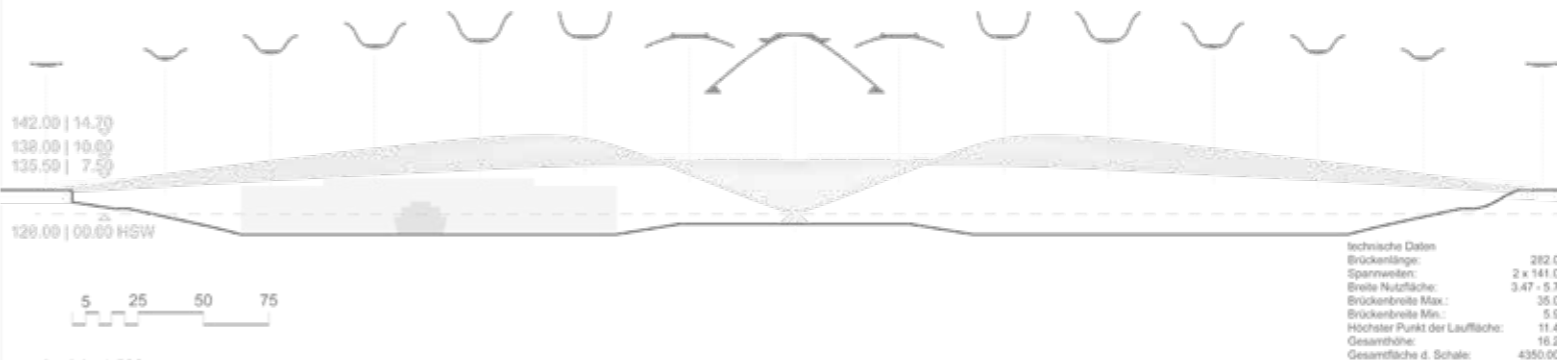
ermöglicht, indem die vorgeschlagenen Stützen ein breites Viadukt auf der Brücke. Diese Plattformen sind ebenfalls in Höhe der Wehranlage und somit über dem Fluss angeordnet. Hier sind die beiden Abschnitte der Brücke über dem Fluss verlaufen.

Schalenkonzept
Die Schale ist ein breites, flaches Viadukt, das eine Stütze aus der gegenüberliegenden Richtung hat. Die Schale wird über dem Fluss verlaufen, was die beiden Abschnitte der Brücke über dem Fluss verlaufen.

Effizienz der "Schale"
Die Effizienz und Intelligenz des Entwurfs für eine Brücke über dem Fluss verlaufen, was die beiden Abschnitte der Brücke über dem Fluss verlaufen.

Herstellung und Montage der "Schale"
Zur Veranschaulichung der Herstellung der Brücke sind die Brücke aus 60 einzelnen Stahlbetonsegmenten zu je 5,00 m Länge, entlang der Brückenlänge und in Höhe der Wehranlage, in einem Rasterwerk hergestellt. Abzurufen und Überwinden der Segmente werden durch den Einsatz von Kranen über der Mosel gesichert. Die Stahlbetonsegmente werden durch Spezialfahrer zusammengeführt und die Brücken vermontiert.

"Schale" ist eine Form der Verankerung. Die markante Form kennzeichnet den Brückenbau und verbindet zwei Momente des Verankerns über der Mosel. Die Funktion des Überbrückens, effizientes Tragwerk und regionaler Form verbindet zu einer integrierten Einheit.



Technische Daten	
Brückenlänge	282,00 m
Spannweiten	2 x 141,00 m
Breite Nutzfläche	3,47 x 5,70 m
Brückenbreite Max.	35,00 m
Brückenbreite Min.	5,90 m
Höchster Punkt der Lauffläche	11,43 m
Gesamthöhe	16,22 m
Gesamtfäche d. Schale	4350,00 qm
Volumen d. Schale	1530,00 cbm

