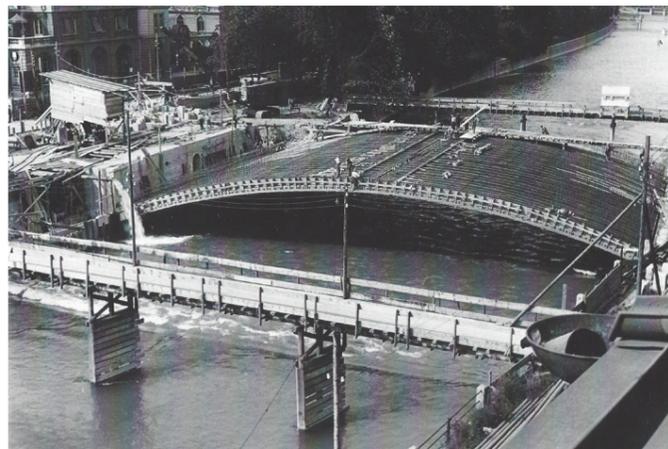


Der Isarübergang zwischen der Au und der Altstadt – die heutige Ludwigsbrücke – steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Gründung Münchens um das Jahr 1158 durch den Welfenherzog Heinrich den Löwen. Über den neuen Zoll- und Markort „Apud Munichen“ (bei den Mönchen) ließ der Herzog den Salzhandel von Reichenhall in Richtung Allgäu und Schwaben laufen. München entwickelte sich dadurch zu einem wichtigen Handelsplatz. Unter den Wittelsbacher Herzögen, Kurfürsten und Königen wurde München zur Residenzstadt und Hauptstadt Bayerns. Die erste Isarbrücke ist 1180 urkundlich nachweisbar. Sie bildet seit dieser Zeit quasi die Schlagader für das Herz Münchens, den damaligen Markt-, späteren Schranken- bzw. heutigen Marienplatz.



Älteste Ansicht von München mit Isarbrücke 1493 (Schedelsche Weltchronik)

Die heutige Ludwigsbrücke hatte zahlreiche Vorgängerbauten, die als hölzerne Pfahlbrücken konstruiert waren. Die erste steinerne Brücke mit einer Breite von 10 Metern wurde im Jahr 1772 fertiggestellt. Es folgte eine weitere, bereits 16 Meter breite Steinbrücke, die König Ludwig I. im Jahr 1828 feierlich einweihte (seither Ludwigsbrücke genannt). Im Jahr 1934 wurde diese Brücke komplett abgerissen, da sie für die zunehmende Verkehrsbelastung nicht mehr tragfähig war. Die nunmehr fast 30 Meter breite heutige Brücke wurde im November 1935 für den Verkehr freigegeben.



Bau der heutigen (Inneren) Ludwigsbrücke 1934/35 im Melanverfahren ohne Lehrgerüst. Die steifen Fachwerkbögen werden dabei mit einbetoniert. Im Vordergrund zu sehen ist auch die Behelfsbrücke.

Gesamtlänge der Brücke	77 Meter (Innere Brücke) 71 Meter (Äußere Brücke)
Spannweiten der Brückenbögen	1 x 43 Meter (Innere Brücke) 2 x 33 Meter (Äußere Brücke)
Nutzbare Brückenbreite	jeweils 29 Meter
Tragfähigkeit	jeweils 60 Tonnen
Konstruktionsweise	Melanbauweise (Innere Brücke) Traditionelle Bauweise (Äußere Brücke)
Baumaterialien	jeweils Stahlbeton, Natursteinverkleidung
Bauzeit	Beginn der Baumaßnahmen: März 2020 Fertigstellungstermin geplant: Anfang 2022

Ihre Ansprechpartner im Baureferat

Andreas Schroeter	Tel. 089/233-61459
Jürgen Scherr	Tel. 089/233-61470

Projektbeteiligte

Bauherr Generalsanierung Brückenbauwerk	Landeshauptstadt München
Projektleitung	Baureferat, Hauptabteilung Ingenieurbau, Abt. Brückenbau
Trambahn Fahrweg und Haltestellen	Stadtwerke München GmbH
Objektplanung Tragwerk	WTM Engineers München GmbH
Prüfingenieure	Zilch + Müller Ingenieure GmbH
Bauüberwachung	WTM Engineers München GmbH
Verkehrsplanung	Schönenberg Ingenieure
Projektsteuerung	projektTeam GG Ingenieure
Bauausführung Hauptmaßnahme	PORR GmbH
Bauausführung Behelfsbrücken	Josef Rädlinger Ingenieure GmbH
Ökologische Bauüberwachung	Terrabiota
Sicherheitskoordinator	Hess Sachverständige



Informationen im Internet
[muenchen.de/rathaus/
 Stadtverwaltung/baureferat/
 projekte/ludwigsbruecke.html](https://muenchen.de/rathaus/stadtverwaltung/baureferat/projekte/ludwigsbruecke.html)

Herausgeber: Landeshauptstadt München, Baureferat
 Friedenstraße 40, 81671 München
 Text und Redaktion: Baureferat
 Gestaltung: Fa-Ro Marketing, München
 Fotos: Baureferat
 Druck: Baureferat | Juli 2020

Baustelleninformation

Generalinstandsetzung der Ludwigsbrücke über die Isar



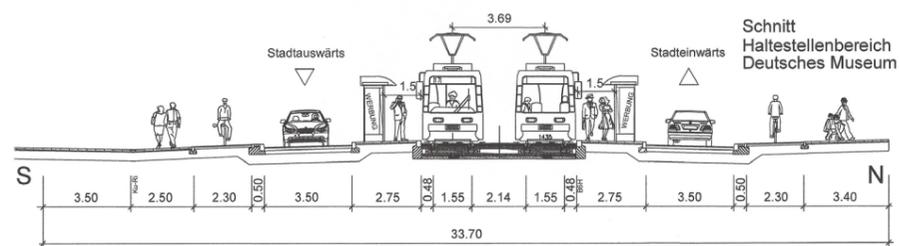
Die heutige Ludwigsbrücke wurde in den Jahren 1934 – 1935 errichtet. Der östliche Teil zwischen Deutschem Museum und Gasteig wurde im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt und konnte im Jahr 1948 wiederhergestellt werden. Seitdem erfolgten jährlich Wartungs- und Unterhaltsmaßnahmen. Zusätzlich unterzog das Baureferat die Brücke alle drei Jahre einer Bauwerksprüfung. Mittlerweile weist dieses Brückenbauwerk mit hoher Verkehrsbelastung altersbedingt ein sehr komplexes Schadensbild auf. Zur dauerhaften Sicherstellung der Tragfähigkeit und der Verkehrssicherheit ist eine umfangreiche Generalinstandsetzung unumgänglich.

Als wichtigste Maßnahmen sind erforderlich:

- Erneuerung der geschädigten Fahrbahnplatte
- Erneuerung von Betonteilen, die durch Tausalze angegriffen sind
- Abdichtung von Fugen gegen eindringendes Wasser und Salze
- Erhalt der Standsicherheit

Bestandteil der Ludwigsbrücke sind auch die beiden Fuß- und Radwegunterführungen für den östlich und westlich parallel zur Isar verlaufenden Fuß- und Radverkehr. Auch hier müssen Instandsetzungsmaßnahmen zur Beseitigung von Feuchteschäden, Beschädigungen an der Natursteinverkleidung sowie von Schäden an Fliesen und Bodenbelägen durchgeführt werden.

Im Rahmen der Generalinstandsetzung erneuern die Stadtwerke München GmbH die Trambahngleise von der Zweibrückenstraße über die Ludwigsbrücke bis zur Inneren Wiener Straße. Dabei bekommt die Haltestelle „Deutsches Museum“ auf der Museumsinsel mit zwei Bahnsteigen ein neues Gesicht. Zudem werden die Fuß- und Radwege über die Brücke verbreitert.



Grafik: Schnitt Inne Ludwigsbrücke und Haltestellenbereich Deutsches Museum (Quelle: Anlage 3 zum PHB 2 – Stadtratsbeschluss Nr 14-20 / V 17109)

Die Wiederherstellung der Oberfläche auf der Ludwigsbrücke sowie in deren Umfeld ist mit einer Reduktion von zwei auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung verbunden (gemäß Stadtratsbeschluss 14-20 / 13255). Ergänzend wird am westlichen Brückenkopf eine oberirdische Fußgängerquerung angelegt.

Im Rahmen der Generalinstandsetzung der Ludwigsbrücke sind folgende Arbeiten vorgesehen:

- Abbruch des kompletten Oberbaus der Brücken inklusive Belagskappen, Asphaltbelag, Schutzbeton und Abdichtungen
- Erneuerung der Scheitelgelenke
- Betonabtrag und Erneuerung der schadhafte Bewehrung
- statisch-konstruktive Ertüchtigung nach den heutigen Anforderungen
- Erneuerung der Tragplatten und der Abdichtungen
- Erneuerung des Schutzbetons sowie der Ausgleichstragplatte im Gleisbereich
- Neuaufbau der Trambahngleise sowie der Haltestellen
- Erneuerung der gesamten Asphaltoberfläche
- Erneuerung der Brückenkappen
- Erneuerung der Brückenentwässerung mit einer Kanalfassung als Ersatz für die bisherige Straßenentwässerung in die Isar
- Erneuerung der Beleuchtung
- Instandsetzung der Brüstungen

Schadensbefunde



Aussinterungen am südl. Brückebogen



Tropftülle



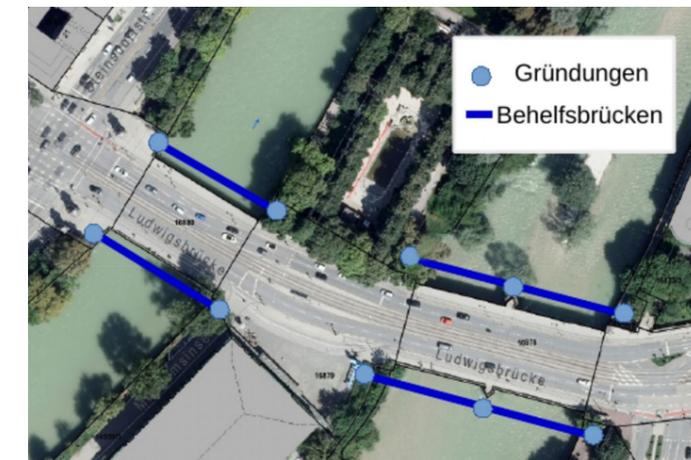
Risse in der Brückenfahrbahn



„Tropfsteine“ in einer Brückenkammer

Vorwegmaßnahmen

Als Vorwegmaßnahme wurden im Frühjahr 2020 Behelfsbrücken für die Fuß- und Radwegführung eingerichtet. Sie verlaufen beidseitig parallel zu den bestehenden Brückenbauwerken. Sie werden über die ganze Bauzeit genutzt. Sie dienen zugleich als provisorische Spartenbrücken für Fernwärme-, Fernkälte-, Strom-, Wasser- und Gasleitungen. Nach Beendigung der Instandsetzungsarbeiten werden die Sparten zurück in den neuen Spartenraum der Brückenkappen verlegt und die Behelfsbrücken zurückgebaut.



Zwei Bauphasen

Für die Hauptmaßnahme ist eine Bauzeit bis Anfang 2022 angesetzt. Sie wird in zwei Bauphasen durchgeführt.

Die Bauphase 1 begann im Frühjahr 2020 und wird bis Anfang 2021 dauern. Sie umfasst die Erneuerung der Brückenkappen inklusive des darunter liegenden Tragwerks.

Die Bauphase 2 ist von Frühjahr 2021 bis Anfang 2022 angesetzt. In diesem Zeitraum erfolgen der Austausch der Trambahngleise, die Optimierung der Trambahnhaltestellen sowie die Erneuerung der inneren Fahrspuren und der darunter liegenden konstruktiven Teile des Tragwerks.

Bauzeitliche Verkehrsführung

Die Trambahnlinie 17 muss während der Bauphase 2 zwischen Isartor und Gasteig außer Betrieb genommen werden. Ab Mitte 2021 soll die Trambahn wieder fahren.

Folgebauarbeiten

Gemäß der vom Stadtrat 2019 beschlossenen Fahrspurreduzierung im Bereich der Ludwigsbrücke (Stadtratsbeschluss Nr. 14-20 / 13255) wird es auch zu Anpassungsmaßnahmen an den zulaufenden Verkehrsknoten kommen. Davon betroffen ist der Abschnitt zwischen den Kreuzungen Isartorplatz/Thomas-Wimmer-Ring einerseits und Am Gasteig/Rosenheimer Straße andererseits. Die Kreuzung Zweibrückenstraße/Erhardtstraße/Steinsdorfstraße wird hierzu entsprechend umgebaut. Im Zuge dessen entsteht dort auch eine neue Fußgängerquerung.