Straßenbahn-, Geh- und Radwegbrücke über die Schenkendorfstraße, München

Bauwerkszahlen:

Brückentyp	Schrägseilbrücke mit getrennten Überbauten
Stahl gesamt	ca. 600 t - S355J2+N / S460 NL
Mast	ca. 65 t - S355K2+N
Mastkopf	8,5 t - GS20MN5 N+V+S
Einhubteile	23,5 bis 70 t
Schrägseile, Abspannseile	VVS-3, d=100 mm, ca. 535 lfm
Beschichtung	2.700 m²
Stahlgeländer	1.200 lfm
Unterbauten und Stützwände	
Stahlbeton	1.400 m³
Betonstahl	195 t
Spannstahl	2,5 t
Bodenlitzenanker	420 m
Erdarbeiten	
Boden lösen	ca. 3.000 m³
Boden liefern	ca. 6.000 m³

Maße:

Spannweite	84,0 m
Brückenbreite	7,4 m - Straßenbahnbrücke
	4,5 m - Geh- und Radwegbrücke
Mast	34 m

Montagearbeiten:

Vorfertigung in transportablen Segmenten bis zu ca. 19 m Länge und ca. 70 t Gewicht.
Einhub der Schüsse über den Fahrspuren mit Vollsperrung des Mittleren Rings an einem Wochenende im Juli 2008 von Freitag 22:00 Uhr bis Montag 04:00 Uhr.
Einhub des Mastes und Anschlagen der Seile nach vollständigem Verschweißen der Überbauten mit halbseitiger Verkehrssperrung des Mittleren Rings an einem Wochenende im Oktober 2008 von Samstag 22:00 Uhr bis Sonntag 4:00 Uhr.
Die Brücke wurde im Frühjahr 2009 mit der Vervollständigung des Korrosionsschutzes fertig gestellt und nach Abschluss der Gleisarbeiten wurde die Straßenbahnlinie 23 im Dezember 2009 eröffnet.

Technische Daten:

Schrägseilbrücke in Stahlkonstruktion, Schrägseile und Abspannseile vollverschlossene Seile D = 100 mm

Stützweite	84,0 m
Einzelstützweiten	18,0 – 24,0 – 24,0 – 18,0 m
Kreuzungswinkel	ca. 83 gon
Breite zwischen den Geländern	7,40 / 4,50 m
Gesamtkosten	ca. 7,2 Mio. €
Baubeginn	September 2007
Verkehrsübergabe	12.12.2009

Statische Grenzwerte:

Maximale Durchbiegung bei Überfahrt einer vollbesetzten Straßenbahn	ca. 33 mm ~ L/1450 R L/800
Maximaler Endtangentenwinkel am Widerlager	3,5 ‰

Grundlagen für Ermüdungsnachweise:

Rechnerische Nutzungsdauer	80 Jahre

Mit SWM festgelegtes Lastkollektiv :

- in den ersten 20 Jahren	159 Überfahrten pro Tag und Richtung
- ab dem 21. Jahr	250 Überfahrten pro Tag und Richtung

Insgesamt ca. 12,1 Mio. Überfahrungen im Zeitraum der rechnerischen Nutzungsdauer von 80 Jahren
Ansatz des ungünstigsten der vorhandenen Straßenbahnfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von maximal 65 t