

Zeitschrift: IABSE structures = Constructions AIPC = IVBH Bauwerke
Band: 4 (1980)
Heft: C-12: Structures in Austria

Artikel: Die Steyregger Donaubrücke in Linz
Autor: Burgholzer, D.I.L.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-16527>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Montage

Die Montage der Brücke begann am Steyregger Endfeld unter Benutzung von 2 Montagejochen und wurde dann im Freivorbau bis zum Linzer Widerlager fortgesetzt. Dabei wurden im 2. und 3. Feld jeweils ab Feldmitte nur die inneren Hauptträger bis zum Pfeiler vorgebaut und die äußeren nach der Lagerung auf den Pfeiler nachgezogen.

Um den vorerwähnten schweren Pylonquerträger nicht mit Rücksicht auf die Tragfähigkeit des Vorbaugerätes unwirtschaftlich unterteilen zu müssen, wurde er mit Schwimmkran montiert. Nach dem Schweißen seiner bis zu 78 mm starken Gurtbleche aus Sonderstahl Aldur 58 wurden die Stöße gegläht.

Der A-Pylon wurde von einem Raupenkran mit einem 55 m langen Ausleger montiert, den man auf einen Schlitten gestellt und über die inneren Hauptträger zum Pylonpfeiler gezogen hatte.

Für den Vorbau der Stromöffnung wurde eine Hilfsabspannung aus Seilen, welche dann später definitiv eingebaut wurden, benutzt, um den Kragarm vor dem Spannen der Schrägseile zu entlasten.

Die Montage der Stahlkonstruktion dauerte nur 10 Monate.

Das Betonieren der Fahrbahnplatte erfolgte in etwa 40 m langen Abschnitten mit Hilfe eines über dem oberen Windverband verfahrbaren Schalwagens derart, daß möglichst wenig Zugspannungen in der Platte entstanden. Durch ein Anheben der Brückenden wurden vor allem die Stützbereiche 1 und 4 entlastet. Außer der Längsvorspannung durch Spannglieder (Litzenkabel St 160/180 von der Vorspanntechnik) mit einer Gesamtkraft bis zu 9000 t in den Pfeilerbereichen, wurde die Platte durch die Schrägseile mit einem Anheben des Sattellagers am Pylon vorgespannt. Durch das Fehlen von Jochen im Strom blieb die Donauschiffahrt während der gesamten Brückenmontage unbehindert.

Konstruktionsgewicht

Das Gesamtgewicht der überwiegend aus VOEST-Alpine Sonderstahl Alfort bestehenden Stahlkonstruktion beträgt einschließlich Pylon, Seile und Einbauten etwa 3000 t, das entspricht 260 kp/m².

(D. I. L. Burgholzer)

