

**Zeitschrift:** IABSE reports of the working commissions = Rapports des commissions de travail AIPC = IVBH Berichte der Arbeitskommissionen

**Band:** 22 (1975)

**Artikel:** Auswirkungen von Entwurfs- und Ausführungsmängeln

**Autor:** Buergermeister, Gustav / Daniel, Hans-Dieter

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-19383>

### **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>**

## III

**Auswirkungen von Entwurfs- und Ausführungsmängeln**

Effects of Deficiencies in Design and Construction

Effets d'imperfections du projet et de l'exécution

**Gustav BUERGERMEISTER**Prof. (em.) Dr.-Ing. habil.  
Technische Universität  
Dresden/DDR**Hans-Dieter DANIEL**Dr.-Ing.  
VEB Metalleichtbaukombinat  
Leipzig/DDR

Beeinträchtigungen der Nutzungsfähigkeit eines Gebäudes oder einer baulichen Anlage sind häufig Gegenstand von gutachterlichen Untersuchungen, in deren Ergebnis die Feststellung der Schadensursachen als Voraussetzung für die Beseitigung der aufgetretenen Mängel gilt. Die nachfolgenden Darstellungen sollen insbesondere verdeutlichen, welche Auswirkungen Entwurfs- und Ausführungsfehler besitzen können.

Bei der Funktionsabnahme eines Zweiträgerbrückenlaufkranes mit einer Hublast von 64 Mp wurden den Toleranzbereich des Kranherstellers überschreitende Abweichungen von der Sollspurweite  $s = 28350$  mm festgestellt. Bereits die dadurch ausgelöste genauere Inaugenscheinnahme des gesamten Tragwerkes ergab sichtbare Verformungen der stählernen Dachkonstruktion und der Kranbahn, welche die Inbetriebnahme des aus einem mehrschiffigen Vorfertigungsstrakt und einer als Querschiff angeordneten Endmontagehalle bestehenden Neubaukomplexes in Frage stellten (Bild 1).

Die Auswertung der Ergebnisse einer Ortsbesichtigung sowie der vom ingenieurtechnischen Vermessungsdienst vorgelegten Meßprotokolle ergab folgenden Tatbestand:

- 1.) Es besteht keine Übereinstimmung zwischen der ausgeführten Binderkonstruktion und dem der Berechnung zugrunde liegenden statisch bestimmten System eines einhüftigen Rahmens mit Pendelstiel infolge
  - . der kraftschlüssigen Verbindung des Binderobergurts mit der gegen die Dachscheiben der Längsschiffe starr gestützten Fachwerklängswand
 und
  - . des Fehlens von Langlöchern beim Anschluß des Binderuntergurts an den Pendelstab (vgl. Bild 2).
- 2.) Die Größenordnung der nachgewiesenen Verformungen der Binderstiele bestätigt das Vorhandensein horizontaler Auflagerkräfte am Stützenfuß (vgl. Bild 3). Ebenso lassen die Meßwerte der Mittendurchbiegung von Stützen- und Zwischenbindern

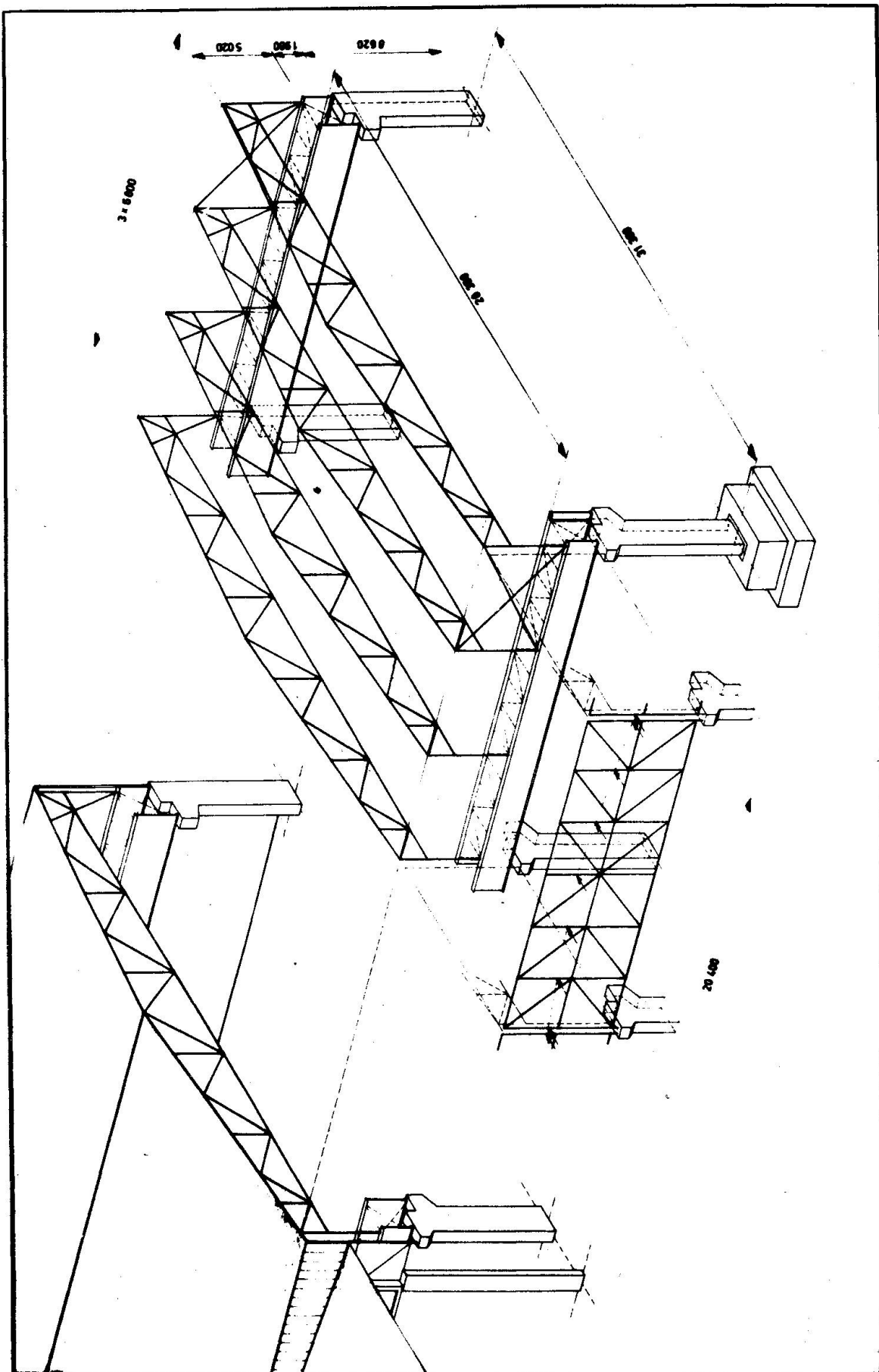
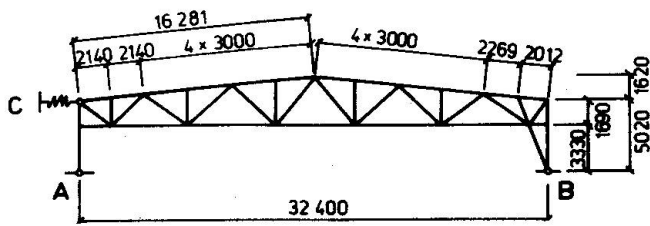
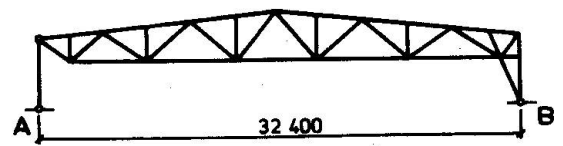


Bild 1: Gesamtanordnung des Tragwerkes



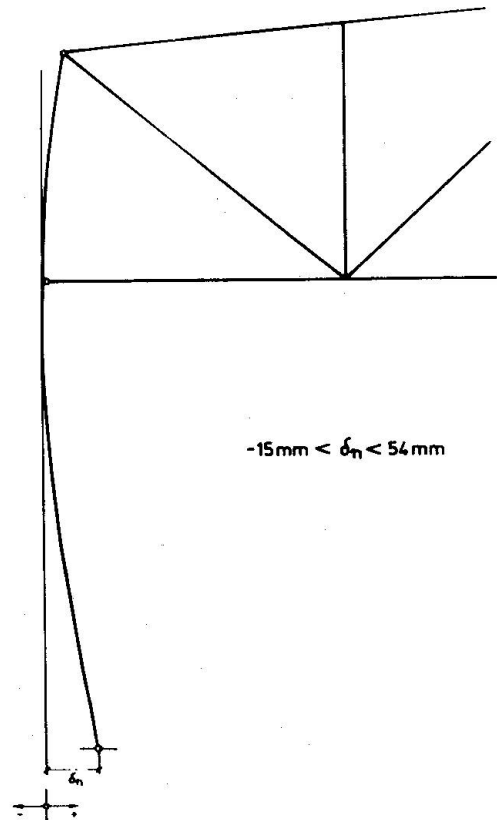
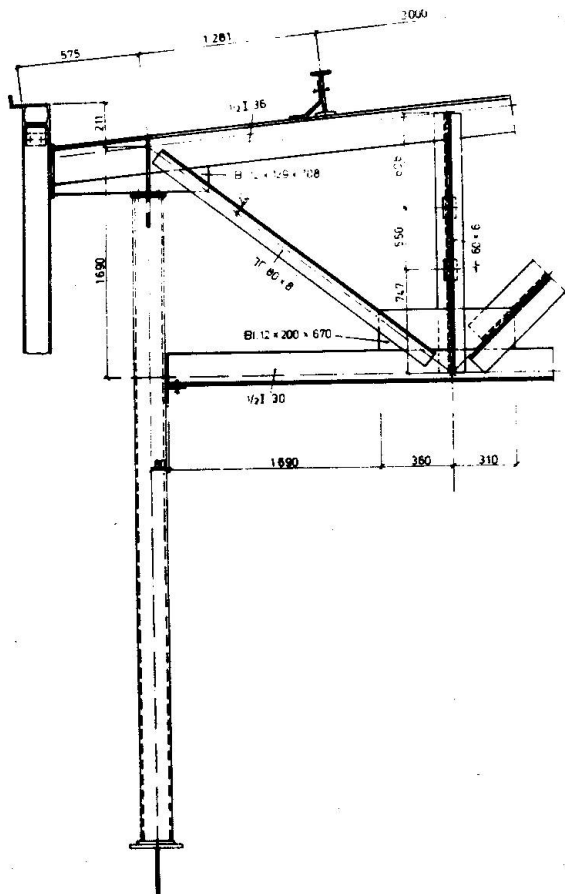
a)



b)

**Bild 2:** Ausgeführtes und der statischen Berechnung zugrundeliegendes Bindersystem

a) ausgeführtes System    b) Berechnungssystem



**Bild 3:** Konstruktion und Verformungszustand des Binderauflagers  
(Pendelstiel)

erkennen, daß die gemessenen Werte im Mittel kleiner sind als die rechnerische Durchbiegung.

- 3.) Die Stahlbetonstützen besitzen die erkennbare Tendenz einer leichten Neigung nach außen, welche mit der über den Auflagerpunkten der Kranbahnträger festgestellten gegenseitigen Verschiebung von Obergurt und Untergurt in der Größenordnung von im Mittel 8 mm korrespondieren (vgl. Bild 4).

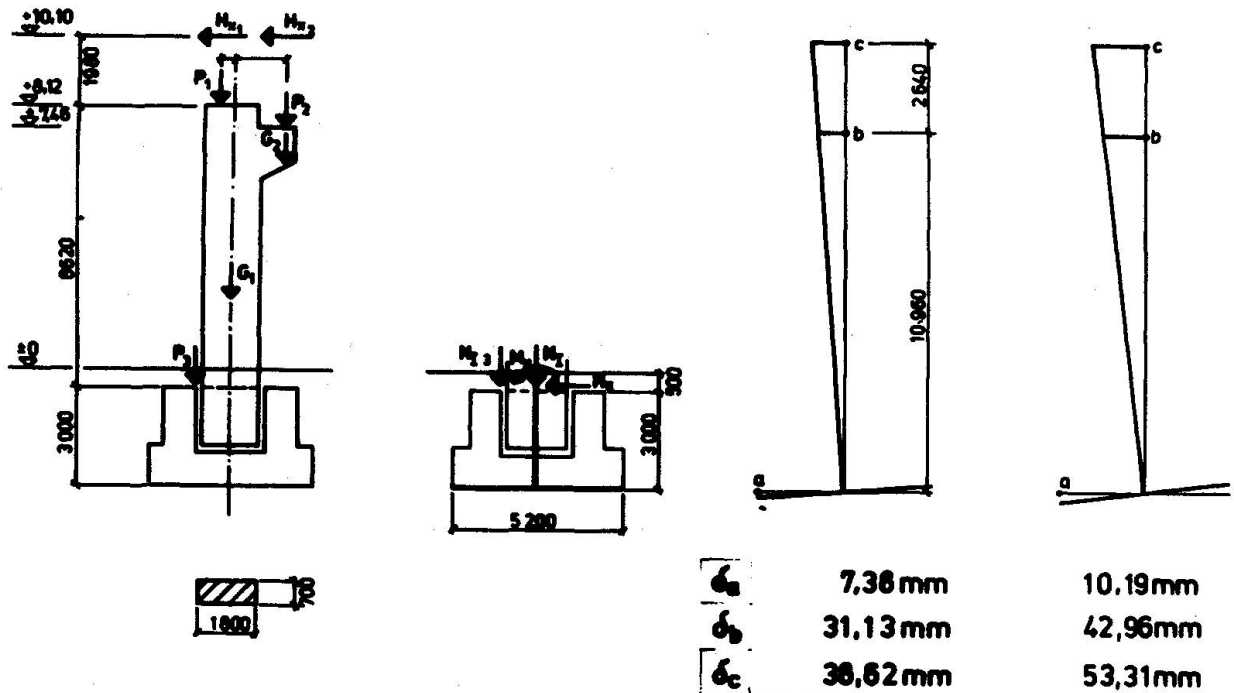


Bild 4: Verformungszustand der Stahlbetonstützen

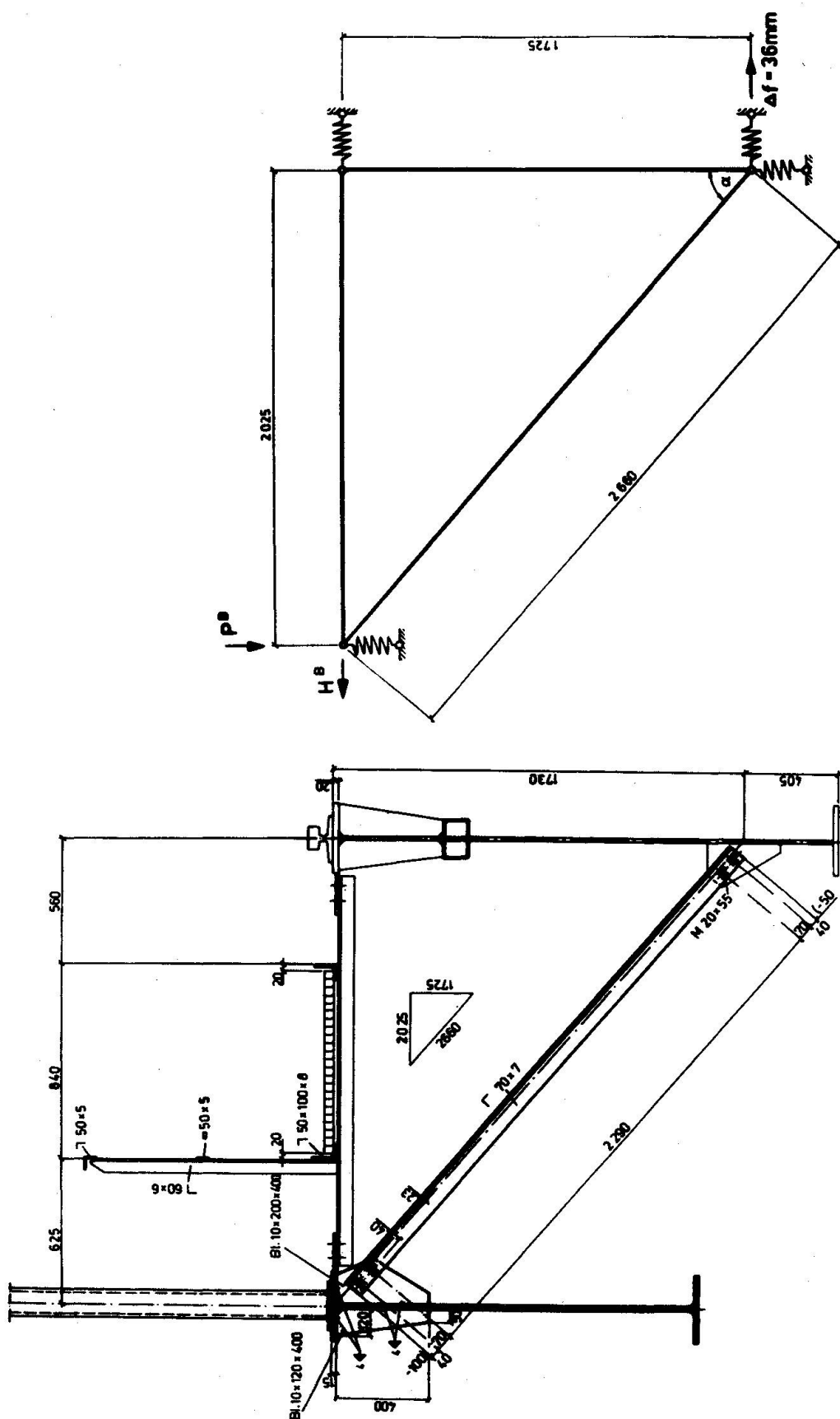
- 4.) In Feldmitte der Kranbahnträger beträgt die gegenseitige Verschiebung von Obergurt und Untergurt maximal 48 mm und liegt im Mittel bei 32 mm.
- 5.) Die zeitlich über 2 Jahre auseinanderliegenden Kontrollmessungen der Höhenlage aller Konsoloberkanten an den Stahlbetonstützen lassen Setzungen der als Hülsenfundamente ausgeführten Gründungskörper erkennen.
- 6.) Im Ergebnis sämtlicher vorgenannter Einflüsse ist eine maximale Spurweitenvergrößerung von 28 mm festzustellen. Die Abweichungen der beiden Kranschienenachsen von einer als Bezugsachse gewählten Geraden durch den Anfangs- und Endpunkt der Kranschiene sind teilweise wesentlich größer. Zum Zeitpunkt der um 2 Jahre zurückliegenden Abnahme des gesamten Stahltragwerkes betrug die Spurbabweichung der Kranbahn lediglich 5 mm.

Die Ermittlung des Schnittkraft- und Spannungszustandes unter Berücksichtigung des tatsächlich ausgeführten statischen Systems führte zu Ergebnissen, die den durch Messungen festgestellten Verformungszustand des Stahltragwerkes erklären und folgende Schlußfolgerungen erlauben:

- 1.) Die Vergrößerung der Spurweite wurde durch geringfügige Fundamentverdrehungen eingeleitet. Entgegen der Originalberechnung treten in der Fundamentsohle bereits durch die außer- mittig wirkenden ständigen Lasten der auf den Stahlbeton- stützen abgesetzten Stahlkonstruktion ständig wirkende Momente auf, die infolge des veränderten statischen Systems eine entscheidende Vergrößerung durch die zusätzlich an den Stützenköpfen wirkenden horizontalen Auflagerkräfte des Dachtragwerkes erfahren.
- 2.) Die gegenseitige Verschiebung von Obergurt und Untergurt der Kranbahnträger zwischen den Stützen ergibt sich aus dem Trag- und Formänderungsverhalten des in Bild 5 idealisiert dargestellten statischen Systems. Für die durch eine Dehnungsfuge in 2 Bauabschnitte getrennte Montagehalle wurden seitliche Verschiebungen des Untergurts nur in einem der Bauabschnitte festgestellt. Dieser Tatbestand erklärt sich aus einem verschiedenartigen Montageablauf beim Zusammenbau des aus Nebenträger, Schlingerverband, Kranbahnträger und im Abstand von 1700 mm angeordneten Aussteifungsdiagonalen bestehenden Tragsystems. Während im ersten Montageabschnitt die Diagonalstäbe erst eingebaut wurden, nachdem die gesamte Eigenlast der Dachkonstruktion auf dem Nebenträger abgesetzt war und dieser sich frei verformen konnte, wurde im zweiten Bauabschnitt diese Aussteifung bereits vorher montiert. Dadurch trat bei teilweiser Behinderung der Durchbiegung des Nebenträgers das bereits erläuterte Verformungsverhalten auf, welches bei Kranfahrt in Gegenrichtung beobachtet werden konnte.

Zur Korrektur der die Funktion des Brückenlaufkranes beeinträchtigenden Verformungen wurden u.a. folgende Maßnahmen ergriffen:

- 1.) Konstruktive Realisierung des entwurfsseitig vorgesehenen Pendelstieles in den Binderscheiben durch Beseitigung des kraftschlüssigen Anschlusses des Binderuntergurts unter Verwendung eines Spannbockes.
- 2.) Verstärkung des Pendelstützen mit besonders großen Restverformungen nach der Überführung des Zweigelenkrahmens in einen einhüftigen Rahmen mit Pendelstiel unter Ausnutzung des Schrumpfeffektes beim Aufschweißen von Winkelprofilen auf der konvexen Seite der Stütze. Dabei wurde unter Verwendung einer auf dem Kastenträger der Kranbrücke ruhenden Abfangstütze mit hydraulischer Presse eine Entlastung des Binderauflagers erzielt.
- 3.) Korrekturen des Kranherstellers an der Kranbrücke zur Vergrößerung des ursprünglich mit 20 mm angegebenen Toleranzbereiches für Abweichungen von der Spurweite.



**Bild 5: Konstruktion und Tragsystem der Kranbahn**

Im Ergebnis der vorgenommenen Untersuchungen und der am Bauwerk realisierten Sanierungsmaßnahmen ist festzustellen, daß bei der Entspannung des Bindersystems Verschiebungen von maximal 17 mm bzw. 13 bis 57 % auftraten. Die Streuung dieser Werte deutet darauf hin, daß sowohl Werkstatt- als auch Montageungenauigkeiten mit verschiedenen hohen Anteilen an der ursprünglichen Gesamtverschiebung beteiligt sind. Der bei der Schnittkraftumlagerung im Bindersystem mitwirkende Einfluß der elastischen Stützung des Binderobergurtes gegen die Fachwerklängswand besitzt rechnerisch etwa den gleichen Stellenwert wie die kraftschlüssige Verbindung des Binderuntergurtes mit dem Pendelstiel, kann aber unter Beachtung baukonstruktiver Forderungen an den Anschluß der Dachscheiben des Vorfertigungstraktes an die Endmontagehalle nicht verändert werden.

## ZUSAMMENFASSUNG

Eine entwurfsgerechte Konstruktion hat in jedem Fall das der Berechnung zugrunde liegende statische System zu realisieren. Die entwurfsseitig vorgesehenen Verformungsfreiheiten des Tragwerkes dürfen dabei nicht wie im vorstehend beschriebenen Falle der baukonstruktiv gewählten Lösung eines starren und damit dichten Dachanschlusses an einen anderen Baukörper widersprechen. Die Forderung nach prinzipiellen Möglichkeiten zum späteren seitlichen Nachrücken von Kranbahnen durch geeignete Lagerkonstruktionen ist bei setzungsempfindlichen Gründungen bzw. verformungsempfindlichen Tragsystemen von besonderer Bedeutung.

## SUMMARY

A construction should at least realize the statical system which is at the basis of the design. The liberties of deformation as provided in the design of the structure must suit the constructional solution. Craneways are particularly influenced by sinking foundations or easily buckling structures.

## RESUME

Une construction doit toujours correspondre au système statique qui est à la base du projet. Les libertés de déformation prévues dans le projet d'une structure ne doivent pas être en contradiction avec la solution constructive choisie. Les ponts roulants illustrent bien cette sensibilité à des fondations susceptibles de tassement ou des charpentes susceptibles de déformation.



Leere Seite  
Blank page  
Page vide