

Neue Baumethode für Spannbetonbrücken

Autor(en): **Jobst, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 8

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-65468>

Nutzungsbedingungen

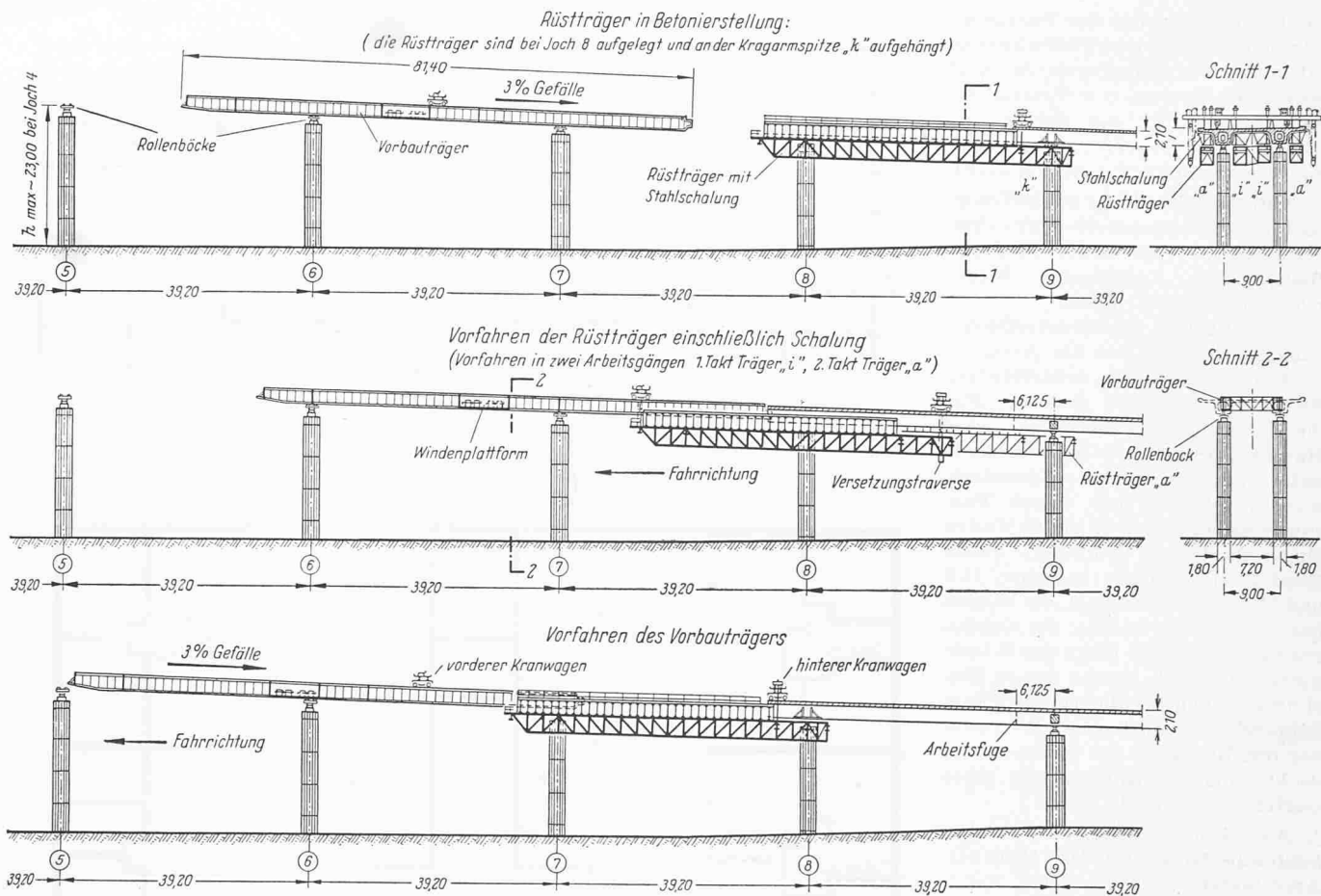
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Schema der Rüstung und Schalung für die Brücke am Kettiger Hang. Aus «Die Bautechnik» 1960, H. 12, S. 449

4. Schlussfolgerungen

Das Parkierungsproblem in unseren Städten hat eine derartige Bedeutung erreicht, dass es bei grösseren Bauvorhaben in gleicher Weise studiert werden muss wie irgendein anderes bautechnisches oder organisatorisches Problem, das mit einer derartigen Bauaufgabe zusammenhängt. Die moderne Technik gestattet es, dieses Parkierungsproblem dadurch zu lösen, dass man entweder in den Untergeschossen der Gebäude oder unter den Gartenflächen zwischen den Gebäuden unterirdische Parkplätze erstellt, welche es ermöglichen, auch in der engen Innerstadt zusätzlichen Parkierungsraum zu schaffen oder in den Aussenquartieren die so dringend benötigten Grünflächen beizubehalten.

Adresse des Verfassers: Georg Gruner, dipl. Ing., Nauenstrasse 7, Basel.

Fotografen: Bilder 2, 5, 6, 7, 9, 13 und 14: H. Höfliger, Basel; Bild 10 Alfred Löhndorf, Basel; Bild 11 Tomek, Basel

Neue Baumethode für Spannbetonbrücken

DK 624.21:624.012.47:002

Die Spannbetonbrücke am Kettiger Hang bei Andernach/Rhein, für die Bundesstrasse 9, hat 508,2 m Gesamtlänge, eingeteilt in 13 gleiche Felder von 39,2 m Spannweite. Sie ruht auf Doppelstützen mit Hohlquerschnitt ohne Zwischenjoche. Der Ueberbau besteht aus zwei Hohlkästen als Hauptträger und aus der Fahrbahnplatte, Konstruktionshöhe 2,10 Meter, Brückenbreite 18,14 m. Der gesamte Ueberbau ist nach dem Verfahren BBRV längs- und quervorgespannt. Für die Ausführung wurde ein neu entwickeltes System der Strabag Bau-AG. Köln angewendet, das gegenüber dem in den letzten Jahren vielfach bewährten Freivorbau einige wesentliche Vorteile aufweist: Es wird jeweils ein ganzes Feld betoniert, Arbeitsfugen etwa an den Momentennullpunkten der Durchlaufkonstruktion, also nahe den Auflagern, wo die Spannkabel noch genügend gespreizt sind, um sie gut ver-

ankern bzw. kuppeln zu können. Der Vorbau erfolgt fortschreitend in nur einer Richtung, auch ungehindert ohne Umbau über die Stützen hinweg. Es entfällt jegliches feste Lehrgerüst. Mit diesen Merkmalen sind weitere statische und konstruktive Vorteile eng verbunden: So können z. B. die Arbeitsfugen ohne besondere Verzahnung ausgebildet werden, es entstehen nur vernachlässigbar kleine Umlagerungskräfte aus Kriechen im zusammengespannten Bauwerk, es ist keine zusätzliche Armierung für den Bauvorgang erforderlich. Die Hauptelemente der Vorbaurüstung sind, wie «Die Bautechnik» 1960, H. 12, berichtet, zwei Vorbauträger, vier Rüstträger, Kranwagen, Traversen und Stahlshaltung. Die Rüstträger tragen die Last des frisch betonierten Feldes jeweils auf das benachbarte Stützenjoch und den letzten fertigen Spannbetonkragarm ab. Nach Erhärten und Vorspannen des betreffenden Feldes werden sie an den Vorbauträgern in das nächste Feld verfahren. Die Vorbauträger sind 82 m lang und so stark bemessen, dass sie 39,2 m frei auskragend auf Rollenböcken vorfahren können. Das feldweise Ausrüsten des Ueberbaues erfolgt durch Absenken der gesamten Schalung mittels synchron gesteuerten hydraulischen Pressen. Es liess sich ein Arbeitstakt von zwei Wochen pro Feld erreichen. Die fertige Brücke zeigt Bild 4, S. 82 der SBZ 1961.

H. Jobst

Knotenpunkte des Strassenverkehrs

DK 656.1.051

Wohl als letzte, noch selbst redigierte Arbeit hat Prof. M. E. Feuchtinger, der im vergangenen Sommer verstorbene Stuttgarter Ordinarius für die Verkehrstechnik der Strasse, eine Schrift¹⁾ hinterlassen, die nicht nur sein umfassendes Wissen und seine schöpferischen Fähigkeiten auf seinem

¹⁾ Planungsbeispiele für Knotenpunkte des Strassenverkehrs. Von M. E. Feuchtinger. Neue Folge. Heft 44 der Forschungsarbeiten aus dem Strassenwesen. 94 S. Bad Godesberg 1960, Kirschbaum-Verlag. Preis geb. 25 DM.