

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 79 (1961)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Neue Baumethode für Spannbetonbrücken  
**Autor:** Jobst, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-65468>

#### 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

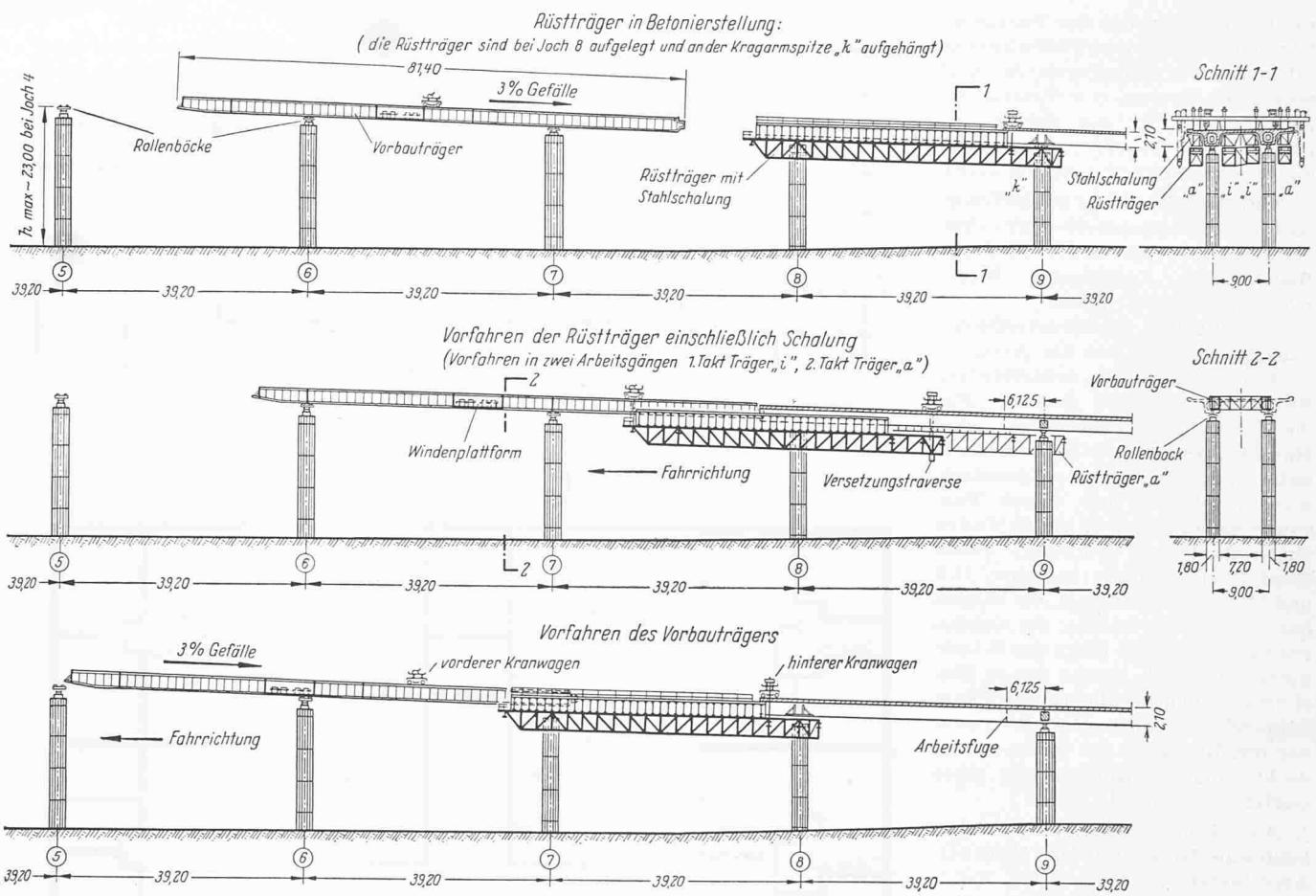
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 31.01.2026

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



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 zusammenhangt. Die moderne Technik gestattet es, dieses Parkierproblem 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. Höfliiger, 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 quer vorgespannt. 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 Stahlchalung. 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 Ueberbaus erfolgt durch Absenken der gesamten Schalung mittels synchron gesteuerten hydraulischen Pressen. Es liess sich ein Arbeitstag 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 Schrift<sup>1)</sup> hinterlassen, die nicht nur sein umfassendes Wissen und seine schöpferischen Fähigkeiten auf seinem

<sup>1)</sup> 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.