

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 98 (1980)
Heft: 50: Zur Eröffnung des Seelisberg-Strassentunnels

Artikel: Fahrbahnübergänge für den Lehnenviadukt Beckenried
Autor: Gabriel, Fredy
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-74284>

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: 17.01.2026

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

Fahrbahnübergänge für den Lehnenviadukt Beckenried

Von Fredy Gabriel, Luzern

Allgemeines

Der Fahrbahnübergang dient der Überbrückung der Dehnungsfugen in Brückenfahrbahnen. Der 3147,50 m lange Lehnenviadukt ist in fünf Teilabschnitte eingeteilt, mit Längen von 511 m, 3×715 m und 491,50 m. Zwischen den Zwillingenbrücken wurden sechs Überfahrten von je 50 m Länge ausgeführt (Bild 1). Die Aufgabe bestand darin, die Brückenbauteile durch geeignete Konstruktionen zu verbinden, die ein komfortables Befahren ermöglichen und die Längenänderungen infolge Temperaturen, Kriechen und Schwinden usw. zulassen.

Die Fugenübergänge müssen folgenden Bedingungen gerecht werden:

- Alle auftretenden Bewegungen längs, quer und vertikal zur Fuge müssen gewährleistet sein.
- Die statischen und dynamischen Kräfte aus Verkehrsbelastung müssen mit genügender Sicherheit übertragen werden können.
- Die Verankerung im Beton soll einwandfrei sein.

- Die Übergänge müssen so massiv konstruiert sein, dass sie beim Anfahren des Schneepfluges keinen Schaden nehmen (abgefahrener Belag).
- Es soll ein grosser Fahrkomfort erreicht werden (kein Schlagen).
- Beim Befahren sollen keine Klappergeräusche usw. entstehen.
- Die Fahrbahnübergänge sollen wasserdicht sein oder das anfallende Wasser muss einwandfrei abgeführt werden können (z. B. kein Tausalwasser im Brückenwiderlager).
- Der Unterhalt soll gering sein, die Lebensdauer möglichst lang (keine gleitende und reibende Bauteile, keine Gelenke, Lager usw.).
- Teure Fahrbahnübergänge sollen zwecks Unterhalt ausbaubar konstruiert werden, sofern Erneuerungsarbeiten (Anbringen eines neuen Korrosionsschutzes) im eingebauten Zustand nicht vollumfänglich möglich sind.
- Der Anschluss der Brückenisolation soll einwandfrei ausführbar sein.
- Wenn erforderlich müssen Fahrbahnübergänge in der Höhe, in Quer- und Längsrichtung auf einfache Weise nachstellbar sein.

Überbrückung der Dehnungsfugen der Brückenteile

Koppelfugen K 10, K 23, K 36, K 49

Die zulässige Längsbewegung beträgt total 48 cm (± 24 cm). Fünf parallel zu den Fugenrändern verlaufende Lamellen sind über Stützträger an elastischen Hängestäben aufgehängt. Die sechs dabei entstehenden Zwischenöffnungen lassen je eine Bewegung von 0 bis 8 cm zu ($6 \times \pm 4$ cm). Die Steuerung der Zwischenlamellen erfolgt durch die Wahl entsprechender Stahlquerschnitte, bzw. Trägheitsmomente der verformbaren Hängestäbe. Die Öffnungen zwischen den Lamellen bleiben dadurch immer gleich gross. Anfahr-, bzw. Bremskräfte werden durch entsprechende Puffer und Anschläge aufgenommen, d.h. die Öffnung von Lamelle zu Lamelle kann nie grösser als 8 cm sein (Bild 2).

Die Zwischenräume sind durch in Nuten eingeklemmte Elastomerprofile abgedichtet.

Die Randprofile sind über massive

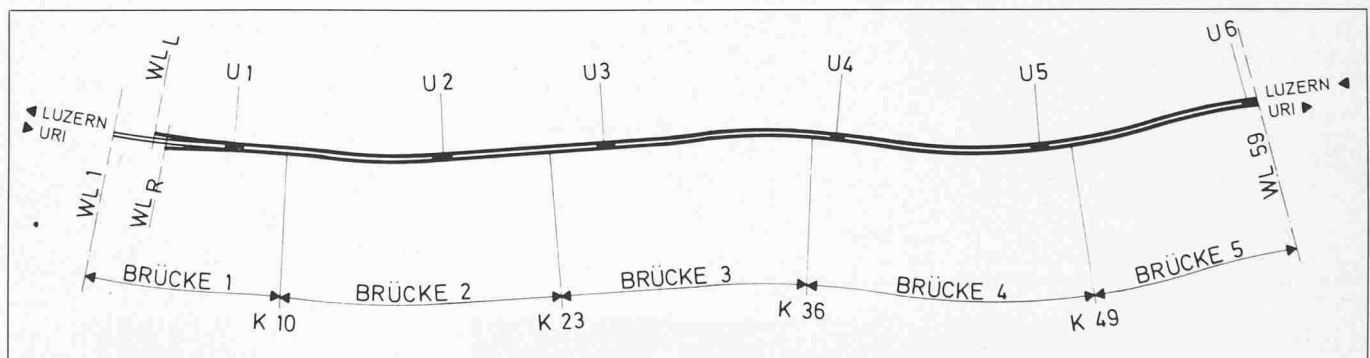


Bild 1. Übersicht

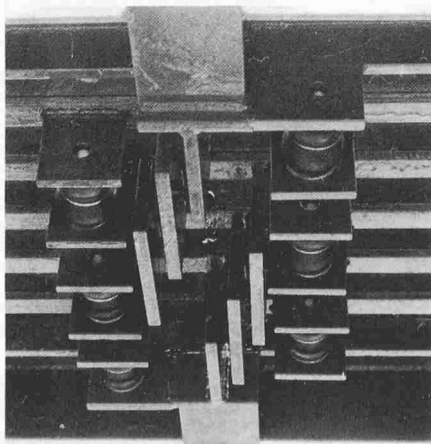


Bild 2. Abbildung einer Pufferreihe mit den Anschlägen

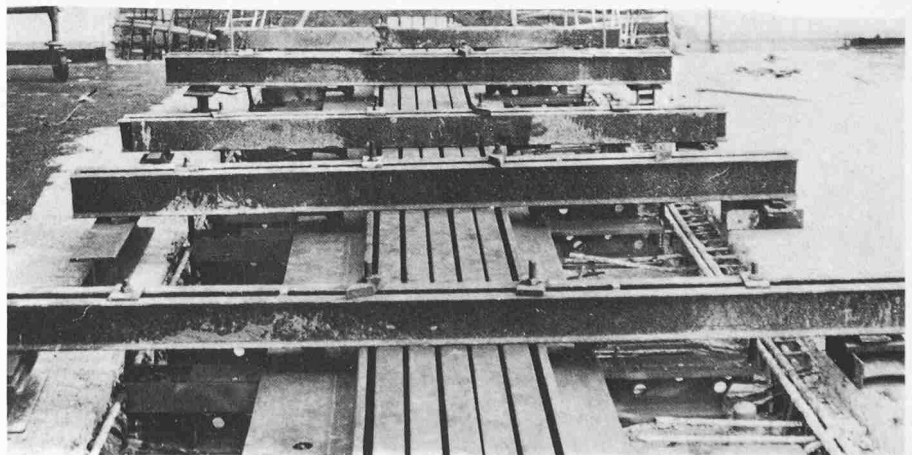


Bild 3. Versetzter Fahrbahnübergang K 36 vor dem Betonieren. Die linke Verankerung ist nachstellbar

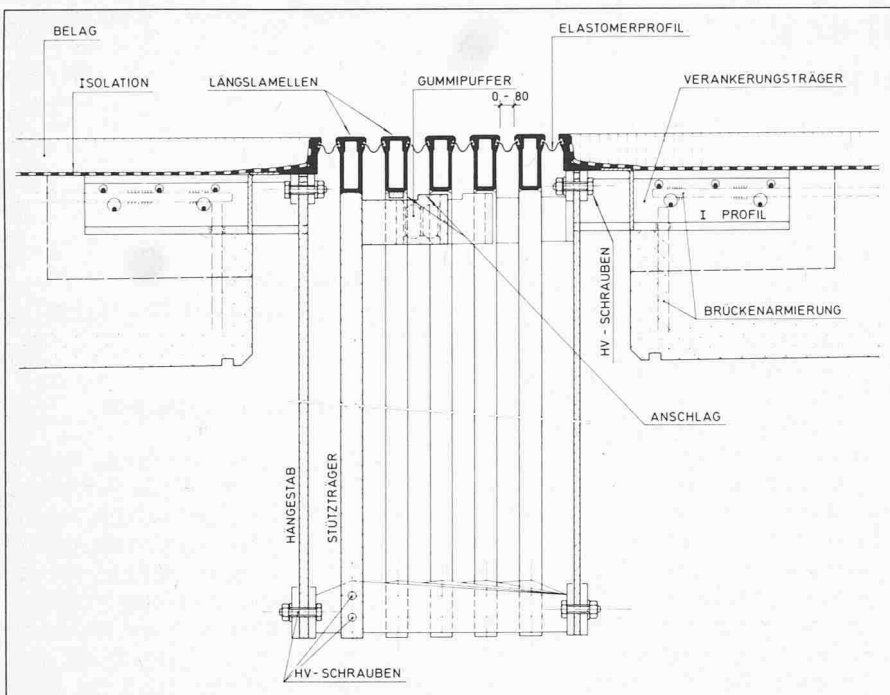


Bild 4. Querschnitt des Fahrbahnüberganges bei Koppelfuge. Übergang nicht nachstellbar

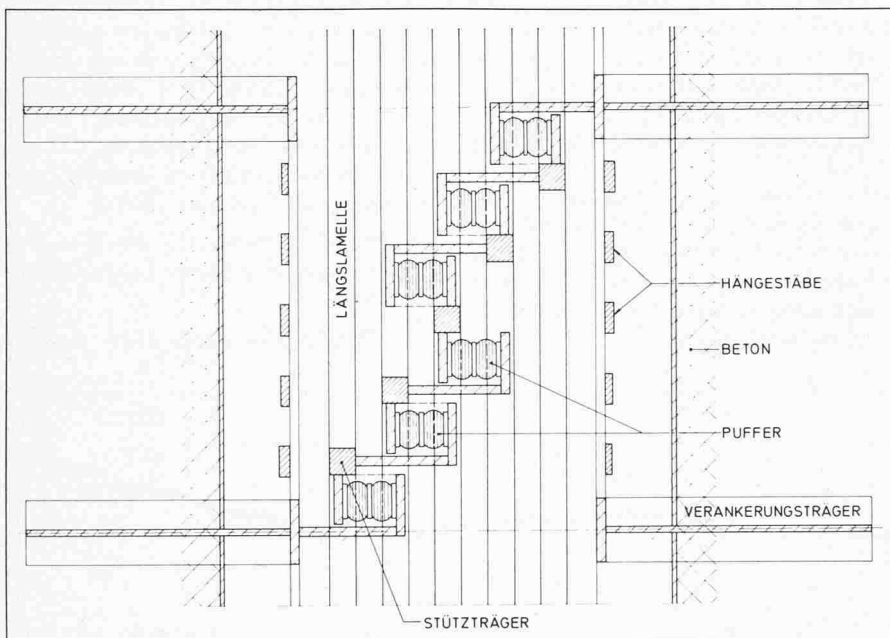


Bild 5. Grundriss oben durch Puffer bei Fahrbahnübergang, Koppelfuge

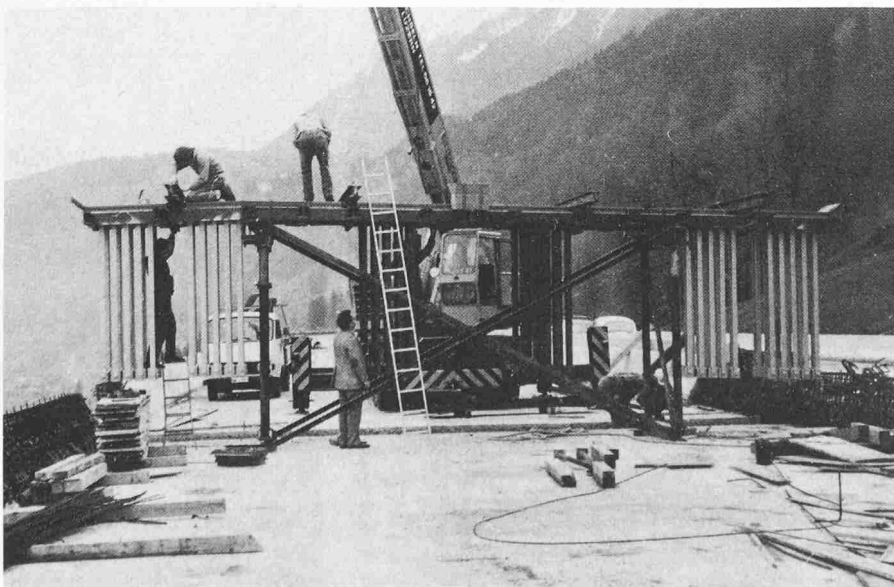


Bild 7. Fahrbahnübergang für Koppelfuge vor dem Einsetzen in die vorbereiteten Aussparungen

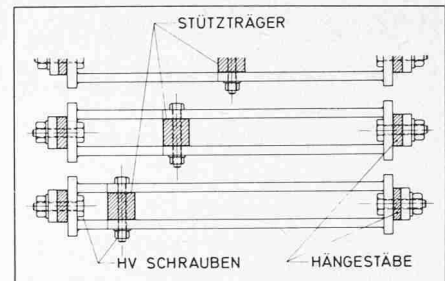


Bild 6. Grundriss unten bei Fahrbahnübergang, Koppelfuge

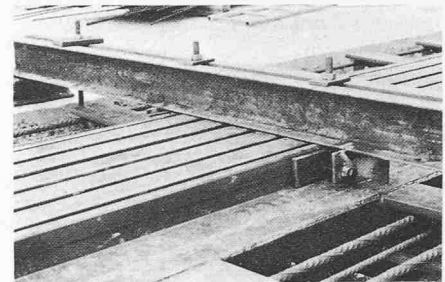


Bild 8. Versetzter Übergang bei Koppelfuge mit eingezogener Armierung

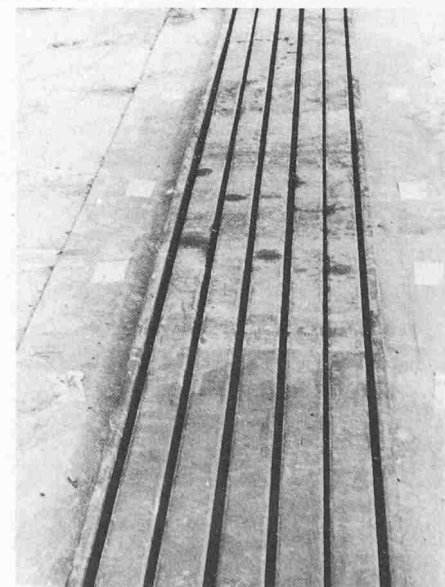


Bild 9. Einbetonierter Fahrbahnübergang. Die Brückenisolation ist noch nicht verlegt

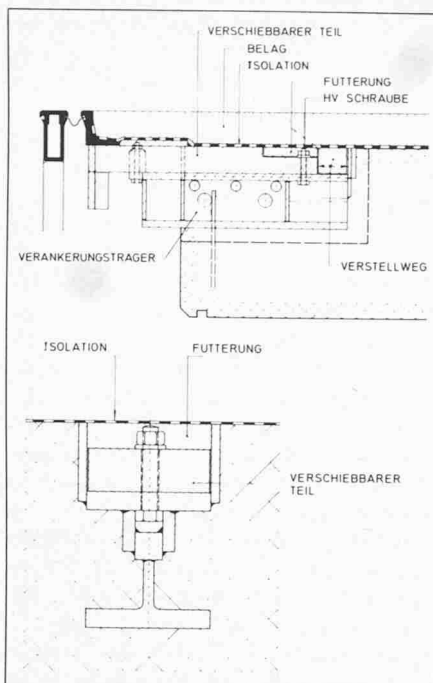


Bild 10. Verstellbare Verankerung bei K 36, K 49 für das Nachstellen der Kriech- und Schwindverformung. Oben: Längsschnitt durch die bereits nachgestellte Verankerung. Unten: Querschnitt durch die Verankerung

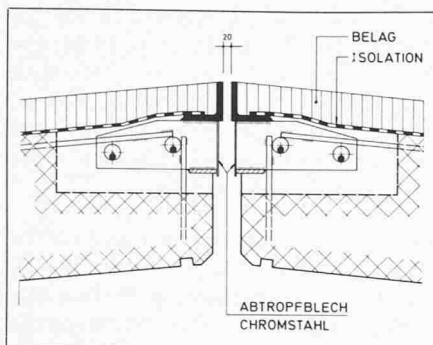


Bild 12. Fahrbahnübergang bei Brückenüberfahrten

Stahlträger, die mit der Brückenarmierung verschweisst werden, im Beton verankert (Bilder 3 bis 9). Der mittlere Teil des Überganges und die Hängestangen können dank den HV-Schraubenverbindungen zur Überholung, bzw. zur Anbringung eines neuen Korrosionsschutzes ausgebaut werden.

Wegen des knappen Bauprogrammes mussten einige Übergänge vor dem Abklingen des Schwind- und Kriechvorganges eingebaut werden K 36 und K 49 (Bild 1). Diese Fahrbahnübergänge mussten daher nachstellbar konstruiert werden und sind später auf einfache Weise in die Endstellung zu verschieben (Bild 10).

Einige Diskussionen entstanden über die Belastungsannahmen auf die Lamellen infolge Verkehrslast. Es wurden deshalb umfangreiche Belastungsversuche durch die EMPA an einem bereits ein-

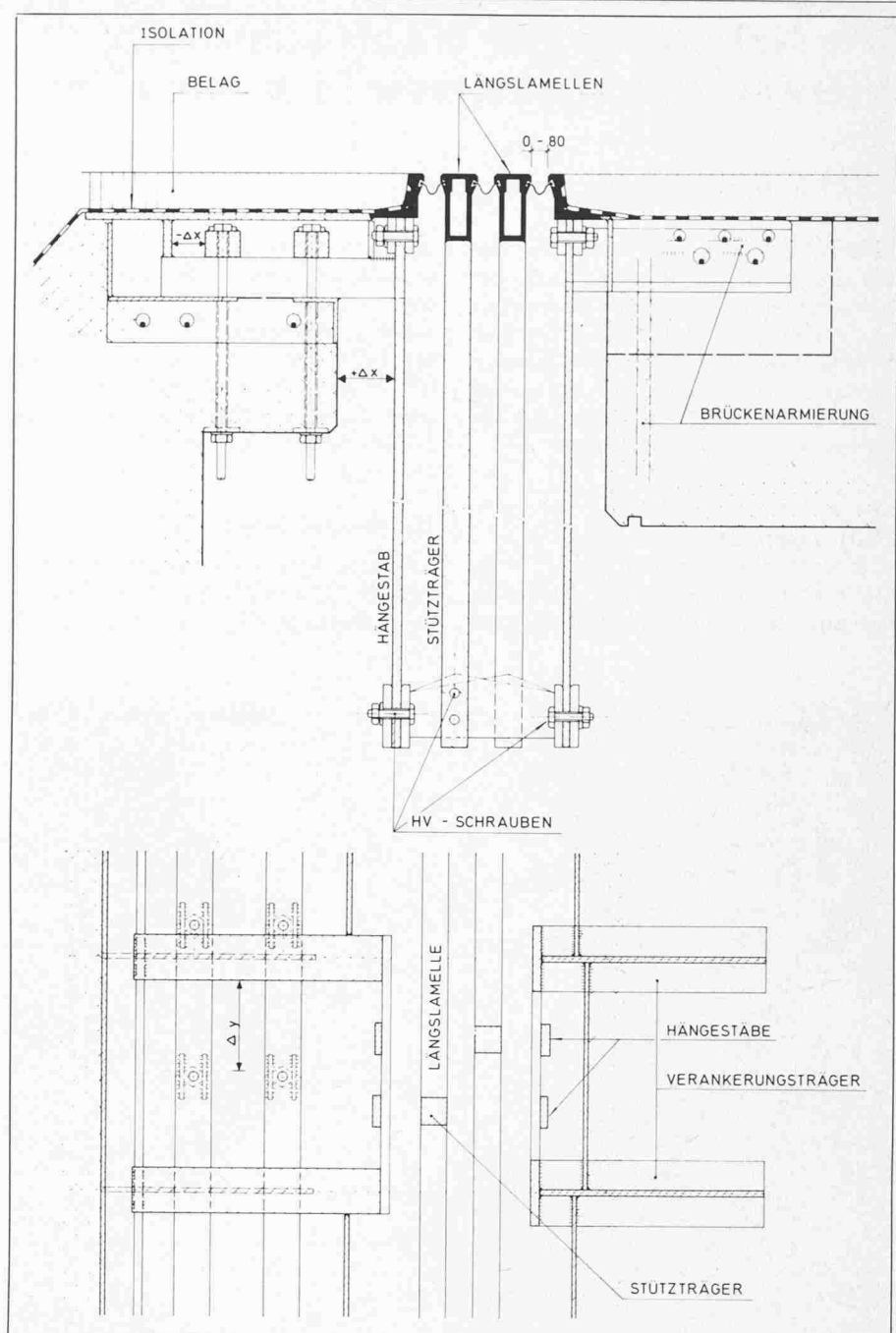


Bild 11. Fahrbahnübergang WL 1 mit Vorrichtung zum Nachstellen allfälliger Hangbewegungen. Oben: Querschnitt mit den eingetragenen Nachstellmöglichkeiten. Unten: Grundriss oben mit den eingetragenen Nachstellmöglichkeiten

gebauten Übergang durchgeführt, wobei ungünstige Verhältnisse, wie eine Belagsvertiefung vor dem Übergang, ein Brett von 10 mm auf einer Lamelle, angenommen wurden. Die Stosszuschläge lagen maximal bei 23 Prozent. Der Berechnung wurde ein Stosszuschlag von 30 Prozent zugrunde gelegt.

Fahrbahnübergänge beim Widerlager West und Rampen

WL 1, WL L, WL R

An diese Übergänge wurde die Anforderung gestellt, dass wegen zu erwartenden Hangverschiebungen eine Nachstellbarkeit in Querrichtung von 20 cm und in Längsrichtung von +10 bis -6 cm mit entsprechender Höhenanstellung gewährleistet sein muss (Bild 11).

Überfahrten

U 1 bis U 6

Bei Fugen mit Dachgefälle wurde eine Konstruktion mit Abtropfblech aus nicht rostendem Stahl eingebaut (Bild 12). Bei Überfahrten, wo das Wasser gegen die Öffnung geleitet wird, wurde unter der Fuge eine Entwässerungsrinne aus HPE angebracht.

Die im Lehnenviadukt Beckenried eingebauten Fahrbahnübergänge erfüllen die nach neuesten Erkenntnissen erforderlichen Bedingungen und werden eine entsprechende Lebensdauer aufweisen.

Adresse des Verfassers: F. Gabriel, Ing. HTL, c/o Stapro AG, 6003 Luzern