

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 103 (1985)  
**Heft:** 14

**Artikel:** Neues Bauverfahren für Bogenbrücken  
**Autor:** Stadelmann, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-75750>

#### 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:** 11.01.2026

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

## Neues Bauverfahren für Bogenbrücken

Ein interessantes Brückenbauwerk entsteht gegenwärtig im Landkreis Lindau (Bayern) über das Argentobel zwischen Grünenbach und Maierhöfen als Ersatz eines 77 Jahre alten Übergangs. Die Bogenhälften werden vertikal gestellt mittels einer Kletterschalung betoniert und nach dem Abklappen miteinander zu einem eingespannten Bogen verbunden. Das bisher für Bogenbrücken erforderliche Lehrgerüst entfällt.

Die 230 m lange Brücke überspannt mit einem eleganten Bogen von 145 m licher Weite und 32 m Pfeilhöhe das unter Naturschutz stehende Tal. Der Gewölbequerschnitt ist ein 8,5 m breiter, zweiteiliger Hohlkasten von 3,5 m Höhe beim Kämpfer und 2,0 m in der Scheitelpartie. Für die Dimensionierung waren Bauzustände massgebend, und im Endzustand fällt die Stützlinie bis auf 5 cm mit der Bogenachse zusammen. Beide Kämpferfundamente stehen auf tragfähiger Nagelfluh. Die Querträger der 14 m breiten Fahrbahnplatte ruhen biegefests auf schlanken Pfeilerpaaren, die unten monolithisch im Bogen eingebunden sind.

Das vom Straßenbauamt Kempten entworfene Projekt war für die Ausschreibung bezüglich Gestaltung und Aus-

mass aller Teile verbindlich. Frei waren die Unternehmer dagegen in der Wahl des Bauvorganges, durften aber aus Gründen des Naturschutzes zwischen den Kämpfern keine Einbauten vorsehen. Einige der 28 Submittenten reichten trotzdem Gegenvorschläge ein, und eine Balkenvariante mit der vorgeschriebenen Spannweite des Mittelfeldes bestätigte die Mehrkosten einer solchen Lösung. Vergeben wurde die Arbeit an die Arbeitsgemeinschaft Jlbau AG + Pfeiffer GmbH für das in jeder Beziehung günstigste Angebot.

### Das Klappverfahren

Der Bau von Bogenbrücken war bisher mit aufwendigen Lehrgerüsten verbun-

den. Bei dieser Brücke kam erstmals eine wirtschaftliche Bauweise, das Klappverfahren, zur Ausführung, bei dem beide Bogenhälften lotrecht stehend mittels Kletterschalung hergestellt und anschliessend in ihre endgültige Lage abgeklappt werden. Dieses patentierte Verfahren (D-Patent P. 30 16 057.7-25 vom 26.4.1980) wurde durch das mit der Arbeitsgemeinschaft zusammenarbeitende Ingenieurbüro Bung in Heidelberg, nach einer Idee seines Mitarbeiters S. Ferle, entwickelt. Die Ausführung unterteilt sich in folgende Etappen:

- Betonieren des eingespannten, senkrecht stehenden Bogens mit einer Kletterautomaten-Schalung von Doka bis auf die Höhe der Fahrbahn. Anschliessend Erstellung einer zug- und druckfesten Halterung.
- Lösen der Einspannung und Abstellen auf ein Gelenkkalager aus ST.52. Rückwärtsschwenken des Elementes, damit Biegemomente und Verformungen beim weiteren Baufortschritt klein bleiben.
- Herstellung der Bogenhälfte bis auf 81,5 m Höhe. Gesamthaft ergaben sich 27 Betonierungsstufen.

Bild 1. Die mit einer Kletterschalung erstellte lotrechte Bogenhälfte wird von Spannkabeln gehalten.

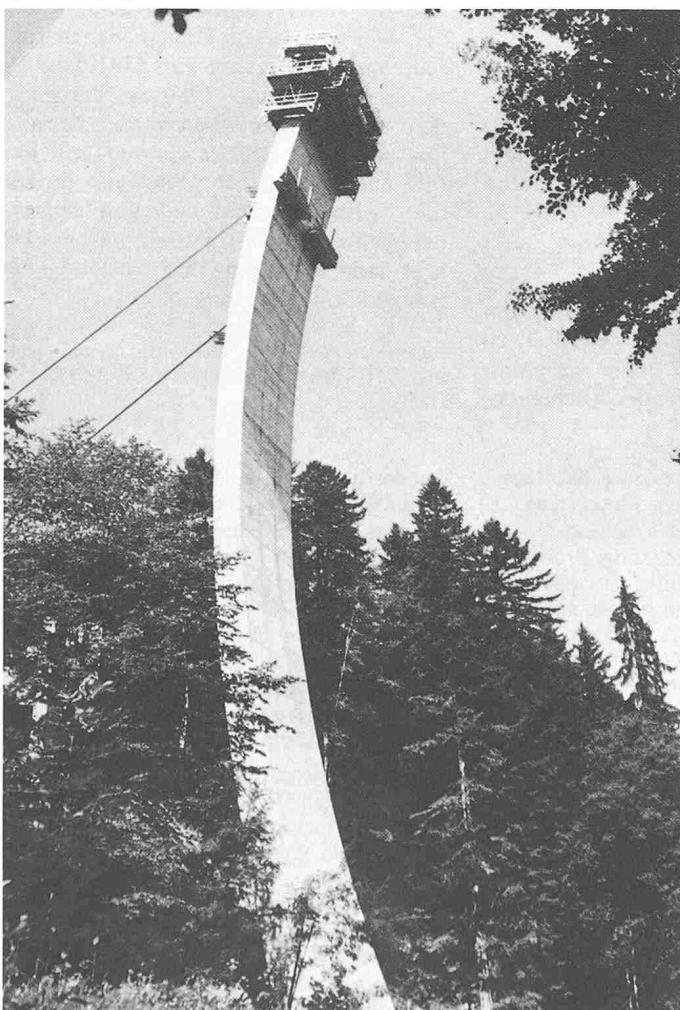
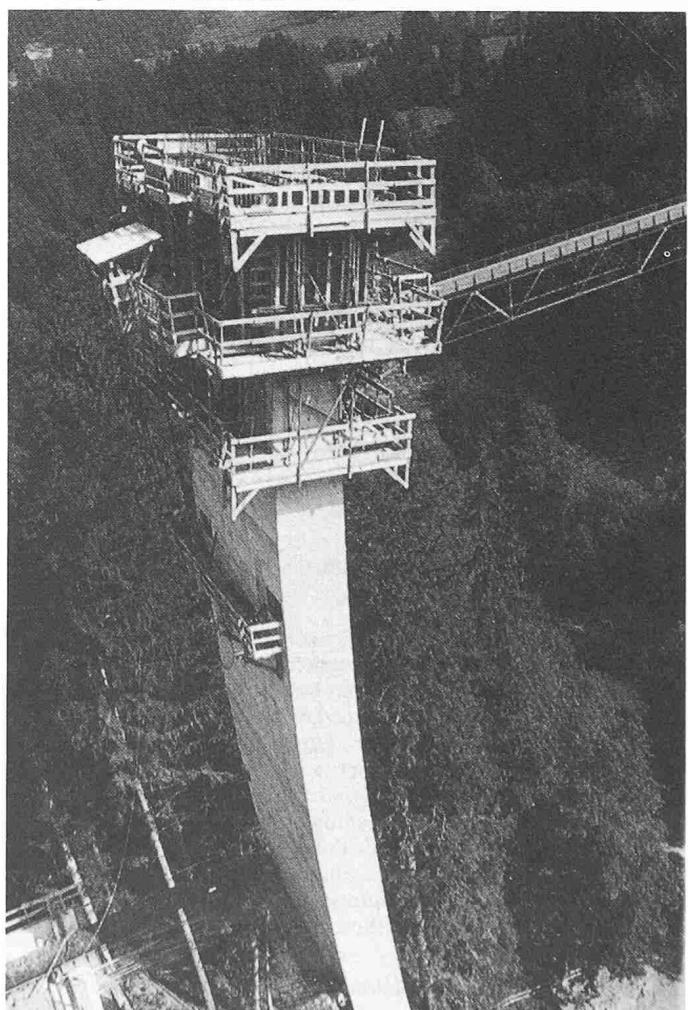


Bild 2. Die senkrecht stehende Bogenhälfte ist unten provisorisch eingespannt. Im Hintergrund die zu ersetzen Brücke



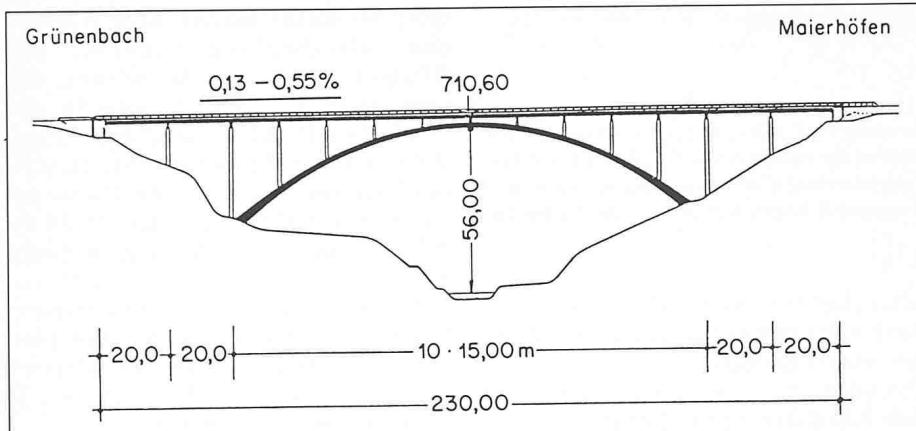
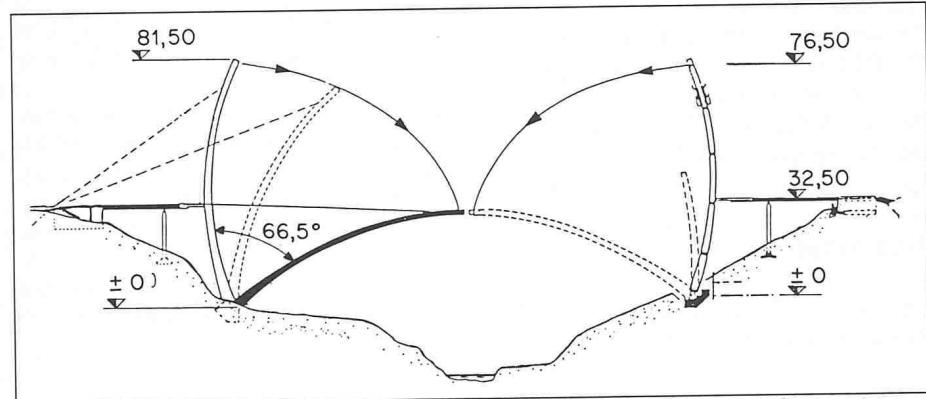


Bild 3. Argentobelbrücke. Bauzeit 1983–1986. Bogen erstellt 1984. Gesamtkosten etwa 9 Mio. DM

Bild 4. Herstellung der Bogenhälften. Betonieren 3 Monate, Absenken 5 Tage



□ Anschluss von acht Kabeln aus Lizenzienspannstahl ST.160/180 im Scheitelpunktbereich, Einbau der für das Absenken benötigten Hohlkabelpressen und Verankern derselben in einem Bock hinter dem Widerlager des Überbaus.

Nach einer Arbeitszeit von drei Monaten konnte Ende Oktober die erste und Ende November die zweite Bogenhälfte um 66,5 Grad gedreht und abgeklappt werden. Die Ausführung blieb von Unfällen verschont und erreichte beachtliche Genauigkeit. Die Mittelachsen der beiden Hälften stimmten im Scheitelpunkt bis auf 2 cm überein, und die für das

Richten vorgesehenen Pressen bei den Gelenkklagern kamen kaum zum Einsatz.

Bei diesem Verfahren ergeben sich infolge Setzungen der Kämpfer keine zusätzlichen Spannungen in den Bogenquerschnitten. Auch war es möglich, das Naturschutzgebiet von Einbauten vollständig frei zu halten.

Noch vor Wintereinbruch – das Bauwerk befindet sich 700 m ü.M. – wird der entstandene Dreigelenkbogen an den Kämpfern und am Scheitelpunkt zu einem eingespannten Bogen geschlossen. Gleichzeitig erfolgt der Ausbau der

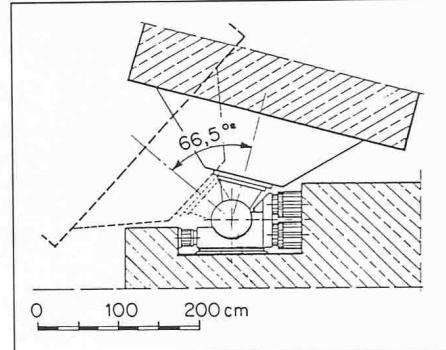
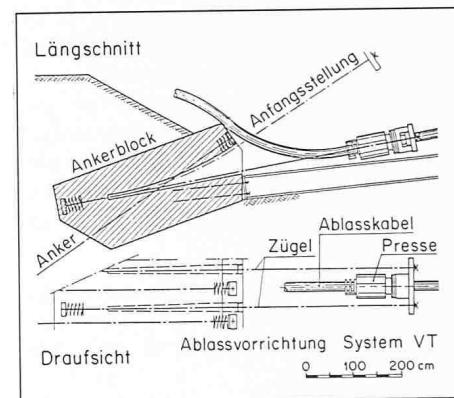


Bild 5. Gelenkklager ST.52 mit Richtpressen. Wellendurchmesser 50 cm, Länge 82 cm

Bild 6. Hohlkabelpresse (Kolbenweg 25 cm) mit dem Ablasskabel und der Verankerung im Betonbock



Gelenkklager zur Wiederverwendung und die Entfernung der Kabel. Nach der Winterpause gelangen Fahrbahn, Stützen und Straßen zur Ausführung, so dass im Sommer 1986 das Bauwerk dem Verkehr übergeben werden kann. Die bei dieser Brücke erstmals mit Erfolg ausgeführte neue Bauweise dürfte die Konkurrenzfähigkeit von Bogenbrücken in vielen Fällen verbessern und dazu beitragen, ihre Vorteile nutzen zu können.

Adresse des Verfassers: Werner Stadelmann, dipl. Ing. ETH/SIA, Gottfried-Keller-Str. 1, 9000 St. Gallen.

## Umschau

### Verordnungen zur Lärmbekämpfung in der Vernehmlassung

Das Eidgenössische Departement des Innern hat die Entwürfe zu den Verordnungen zur Lärmbekämpfung in die Vernehmlassung gegeben. Diese Verordnungen stützen sich auf das Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983, welches seit 1. Januar 1985 in Kraft ist. Der Vollzug der Verordnungen wird Sache der Kantone sein, soweit er nicht nach Gesetz dem Bund vorbehalten bleibt. Die Vernehmlassung dauert bis Ende Mai 1985; die Verordnungen sollen als ganzes Paket voraussichtlich Anfang 1986 in Kraft treten.

Die Verordnung über den Lärmschutz bei ortsfesten Anlagen regelt die vorsorgliche

und nachträgliche Begrenzung des Lärms bei Strassen, Eisenbahnen, Flugplätzen, Industrieanlagen und zivilen Schiessständen. Sie enthält Vorschriften über die Ermittlung und Beurteilung von Lärmmissionen, Anforderungen an neue und bestehende Anlagen sowie Bestimmungen über die Bewilligung von Gebäuden und die Erschliessung von Bauzonen in lärmbelasteten Gebieten.

Nach einer dreistufigen Prioritätenordnung ist der Lärm in erster Linie an der Quelle, sodann durch bauliche Massnahmen zur Verhinderung der Schallausbreitung und schliesslich durch Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden zu bekämpfen. Zur Beurteilung von Lärmbelastungen und zur Festlegung von Massnahmen dienen die vorgegebenen Belastungsgrenzwerte für Verkehrslärm, Industrie- und Gewerbelärm und Lärm ziviler Schiessanlagen. Später sollen weitere Belastungsgrenzwerte für Lärm von

Landesflughäfen, Helikopterflugfeldern, Militärflugplätzen sowie militärischen Schiess- und Waffenplätzen folgen. Die Belastungsgrenzwerte sind fallweise ungleich streng für neue Nutzungszenen bzw. neue Anlagen oder für Sanierungsmaßnahmen bei bestehenden Anlagen. Die Belastungsgrenzwerte sind in jedem Falle in der Nacht strenger als am Tage und in einer reinen Wohnzone strenger als in einer Industriezone mit stark störenden Betrieben.

Die Verordnung über Schallschutzmaßnahmen an neuen Gebäuden regelt die vorsorgliche Begrenzung des Lärms im Gebäudeinnern, z.B. in Wohnungen. Sie enthält insbesondere Anforderungen an den Schallschutz bei Neubauten und Umbauten. So muss die Schalldämmung von Außenwänden und Fenstern sowie von hauptsächlichen Bauteilen im Gebäudeinnern bestimmten Qualitätsanforderungen genügen. Ebenso wird die