

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 104 (1986)  
**Heft:** 27-28

**Artikel:** Fussgängerbrücken aus Stahl: Rohrleitungsbrücke Werdinsel  
**Autor:** Widmer, Jürg / Kubon, Horst  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-76191>

#### **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:** 23.02.2026

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

## Fussgängerbrücken aus Stahl

# Rohrleitungsbrücke Werdinsel

Von Jürg Widmer und Horst Kubon, Bülach

### Aufgabenstellung

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kläranlage Werdhölzli in Zürich wurde vor kurzem eine Hängebrücke über den Flusslauf der Limmat gebaut. Die Brücke verbindet die Kläranlage mit der benachbarten Werdinsel, auf der ein grosses Regenbecken als Puffer für das Regenüberlaufwasser der Stadtentwässerung gebaut wird.

Der Entleerungskanal dieses Beckens wird über die Limmat in den Zulauf der Kläranlage Werdhölzli geführt. Neben der entsprechenden Rohrleitung (PVC, Nennweite 1150 mm) nimmt die Brücke noch verschiedene Werkleitungen und elektrische Kabel zur Stromversorgung der erweiterten Kläranlage auf. In einer späteren Ausbauphase ist die Brücke noch mit einer Betonplatte versehen worden und dient nun auch als Fussgängerübergang.

### Technisches Konzept

Als statisches System wählte der Projektverfasser wegen der vorwiegend gleichförmigen Belastung sowie aus ästhetischen Gründen eine Hängebrücke.

Die Spannweite beträgt 76,8 m, die Pylonenhöhe 11,8 m. Der Versteifungsträger ist 1,7 m hoch und 4,85 m breit. Auf jeder Seite dieses Trägers sind zwei Tragseile als verschlossene Drahtseile mit Durchmesser 56 mm angeordnet, welche über den Pylonen zusammengeführt und hier in Halbrollen mit Zinkblecheinlagen gelagert sind. Querrahmen und Hängeseile sind alle 4,50 m angeordnet. Die Hängeseile sind mit Spannschlössern für die Höhenregulierung während der Montage und bei Belastungsänderungen ausgerüstet. Die Tragseilpaare sind im Inneren von insgesamt vier Abspannpollern verankert und können hier jederzeit nachgespannt werden. Die Planung der Abspannvorgänge für die Tragseile und die Hänger in den verschiedenen Bauphasen erforderte von den Ingenieuren einiges an Vorstellungsvermögen.

### Beteiligte

**Bauherr:**  
Tiefbauamt der Stadt Zürich  
Stadtentwässerung

**Projekt:**  
Ingenieurbüro Stucki + Hofacker, Zürich

**Bau-Unternehmung:**  
Bless AG, Dübendorf  
Stahlbau-Unternehmung:  
Geilinger AG, Bülach

### Bauwerksdaten

Gesamtlänge	78,0 m
Gesamtbreite	4,85 m
Spannweite zwischen Pylonen	76,8 m
Pylon Höhe	11,8 m
Fussbreite (Achsmass)	6,6 m
Versteifungsträger	
Höhe	1,7 m
Breite total	4,85 m
Querrahmen:	HEA 320/IPE 220
Tragseile (verschlossen)	2×2 Ø56 mm
Hänger	32×Ø19 mm
Materialqualität Stahl	Fe 360 C
Gesamtgewicht Stahlkonstruktion (ohne Tragseile) total	94 t
pro m <sup>2</sup> Verkehrsfläche	250 kg/m <sup>2</sup>
Gesamtkosten Stahlkonstruktion mit Tragseilen	Fr. 507 000.- = 1341 Fr./m <sup>2</sup>

### Fabrikation

Der Versteifungsträger wurde aus vier etwa 19 m langen und 20 t schweren Elementen zusammengeschweisst. Diese Elemente waren vorgängig in der Werkstatt mit Querrahmen, Verbän-

Bild 1. Querschnitt Versteifungsträger 1:50

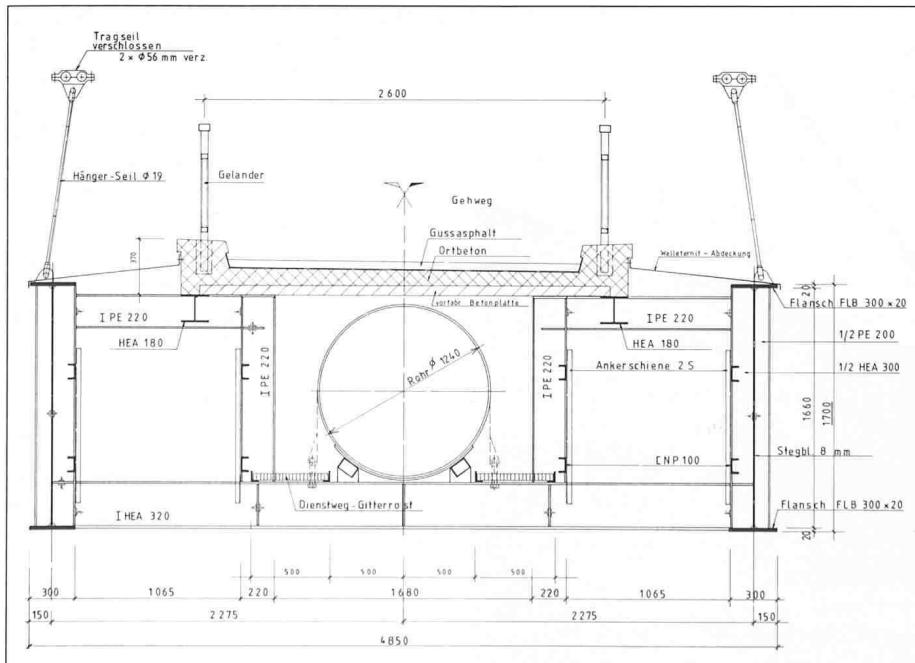


Bild 2. Die A-förmigen Pylone sind erst provisorisch abgespannt

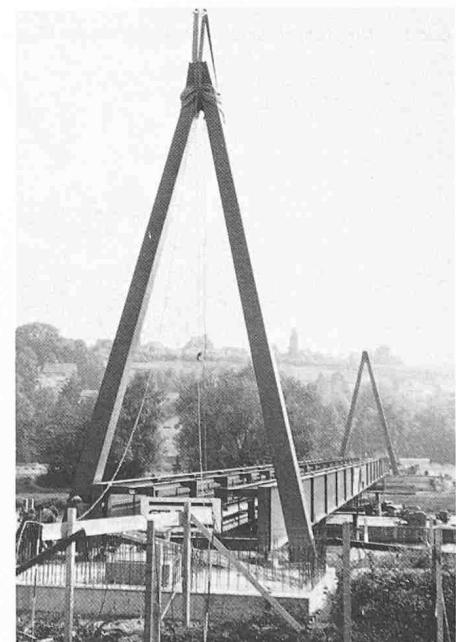


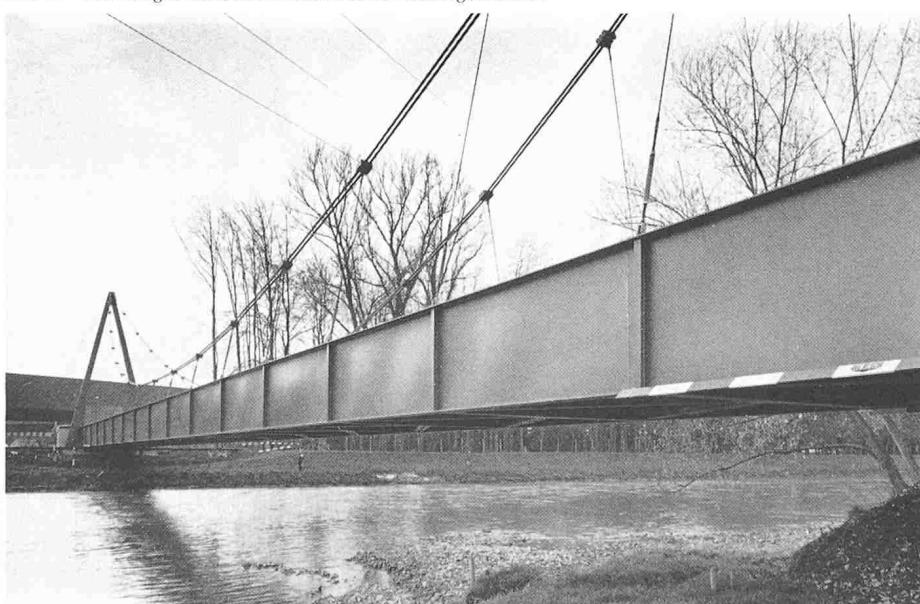


Bild 3. Der eingeschobene Versteifungsträger ruht noch auf provisorischen Jochen in der Limmat

Bild 4. Befestigung der Hängeseile an den Tragkabeln mittels Klemmen



Bild 5. Die Hängebrücke nach Abschluss der Montagearbeiten



den, Rohrauflagern, Laufstegen, Aufhängelaschen usw. vervollständigt worden.

Die A-förmigen Pylone sind allseits konische Kastenträger. Eine besondere Herausforderung an Technisches Büro, Arbeitsvorbereitung und Werkstatt waren die Pylonsättel mit ihren räumlich gekrümmten Seilführungs-Rohren.

Als Material wurde für alle Haupttragelemente FE 360 C (St 37-3U) verwendet, welches bei tiefen Temperaturen eine höhere Kerbschlagzähigkeit aufweist als der üblichere Werkstoff RSt 37-2.

Grund- und Deckanstrich wurden in der Werkstatt aufgebracht, so dass auf der Montage nur noch Ausbesserungsarbeiten nötig waren.

## Montage

Wer die Zufahrt zur Werdinsel kennt, dem ist schleierhaft, wie die grossen Brückenelemente dorthin gelangen konnten. Nun, zaubern ist ja nicht verboten, und so konnten also die Teile auf Rollen zusammengeschweisst und über zwei provisorische Joche im Fluss vorgeschoben und auf Sollhöhe abgesenkt werden. Die Tragseile wurden zuerst paarweise auf der eingeschobenen Brücke ausgelegt und mit den Hängeseilklemmen miteinander verbunden. Anschliessend wurden die Hänger eingehängt, die Tragseile an den Pollern provisorisch fixiert und mit Pneukrallen in die Pylonsättel gehoben. Dann konnten die Hänger am Brückenträger befestigt werden.

Durch Anspannen der Tragseile und koordiniertes Zudrehen der Hänger-Spannschlösser (mit Spannwegen bis über 500 mm) konnte nun der Brückenträger leicht angehoben und ausnivelliert werden. Die zwei provisorischen Joche in der Limmat wurden dadurch entlastet und konnten ausgebaut werden.

Da die Pylone in Brückenrichtung gelenkig gelagert sind, durften die provisorischen Aspannungen erst entfernt werden, nachdem die Seilkonstruktion ausgerichtet und die Tragseile auf den Pylonsätteln angeklemmt waren.

Die ersten Werkleitungen sowie die Rohrleitung konnten termingerecht schon vor der Seilmontage eingezogen werden.