

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 107 (1989)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Stahlbrücken haben Zukunft  
**Autor:** Gut, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-77057>

### **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>**

## Stahlbrücken haben Zukunft

Die im Wettstreit zueinander stehenden Bauweisen Beton und Stahl sorgen von Zeit zu Zeit für Gesprächsstoff. Sind dabei Brücken, also ausschliessliche Ingenieurbauwerke betroffen, tut es manchmal not, die Diskussion und damit verbundene Vorurteile und gefühlsmässige Meinungen zu versachlichen. In diesem Sinne soll das vorliegende Sonderheft über Stahlbrücken einen Beitrag leisten.

Die angesprochene Konkurrenzsituation ist und bleibt die Grundlage für überzeugende Leistungen. Vor allem im Brückenbau spielt dabei das Qualitätsdenken eine besondere Rolle. Die von der Schweizerischen Vereinigung für Qualitätssicherung erteilten Zertifi-

kate – in neuester Zeit auch an Stahlbauunternehmer – bieten Gewähr, dass Stahlbrücken ähnlich anderen Branchen und Produkten nach allgemein gültigen Kriterien qualitätsbezogen gebaut werden können und dass dies bald als Stand der Technik bezeichnet werden kann. Eine ähnliche Entwicklung ist auch im Stahlbetonbau im Kommen.

Fachlich gut konzipierte und moderne Stahlverbundbrücken ab mittlerer Grösse, bezogen auf schweizerische Verhältnisse, basierend auf einer entsprechenden Gesamtlösung, haben nach wie vor gute Chancen, konkurrenzfähig zu sein. Dazu helfen die heutigen relativ niedrigen Materialpreise

mit. Es braucht dazu einen sorgfältigen Kostenvergleich anhand fachgerechter und aussagekräftiger Ausschreibungen. Stahlbetonvarianten haben eine lückenlose, dem Stahlbaustandard vergleichbare Qualitätskontrolle zu beinhalten, und die Folgekosten sowie eine Beurteilung des Langzeitverhaltens gehören ebenfalls in eine objektive Gegenüberstellung.

Beispiele noch funktionstüchtiger alter Stahlbrücken, zum Teil aus dem letzten Jahrhundert stammend, sind landauf und landab zu finden. Sie belegen aufs deutlichste die Dauerhaftigkeit und Zuverlässigkeit der Stahlbauweise im Brückenbau. Es sollte möglich sein, auch in unserer Zeit vermehrt Zeugen dafür zu errichten.

H. Gut,  
dipl. Bauing. ETH/SIA

## Die neue Thurbrücke bei Uesslingen

**Die Staatsstrasse Frauenfeld-Schaffhausen überquert die Thur bei Uesslingen. Nachdem eine Umfahrung mit neuem Thurübergang unterhalb des Dorfes am politischen Widerstand gescheitert war, entschloss sich der Kanton, die bestehende Strasse mit der Ortsdurchfahrt auszubauen. Dabei mussten die aus dem Jahr 1888 stammende, schweisseiserne, direkt in das Dorf mündende Thurbrücke mit 4,8 m Fahrbahnbreite und einer auf 14 t beschränkten Tragkraft sowie die Binnenkanalbrücke ersetzt werden. Die Projektierung der neuen Brücken am alten Ort wurde weitgehend von der Geologie des Untergrundes, den flussbaulichen Bedingungen und der optischen Beziehung zum angrenzenden Dorf bestimmt. Die nachstehende Beschreibung beschränkt sich auf den Thurübergang, da das Stahlbetonbauwerk der Kanalbrücke keine Besonderheiten aufweist.**

### Unterbau

Die Thur streift bei Uesslingen den rechtseitigen Talhang, von dem bekannt war, dass er als Baugrund nicht

VON RUDOLF  
SCHLAGINHAUFEN,  
FRAUENFELD

unproblematisch ist. Kernbohrungen über die ganze Brückenlänge gaben die notwendigen Aufschlüsse über den Untergrund; siehe geologischen Profil-

schnitt Bild 1. Der 4 bis 6 m mächtige Thurschotter kam als Fundamentalschicht nicht in Frage, weil bei Hochwasser mit Auskolkungen bis 5 m Tiefe – die Thur mit Abflussmengen zwischen 20 und 1300 m<sup>3</sup>/s hat auch im Unterlauf Wildbachcharakter – gerechnet werden musste. Zudem hätte der darunter liegende Seebodenlehm ungleiche Setzungen erwarten lassen. Man entschloss sich daher zur Gründung des Bauwerkes auf Ortsbetonpfählen, die in die anstehende Molasse eingebunden sind. Widerlager und Pfeiler stehen auf je zwei Pfählen mit Durchmesser 1,20 bzw. 1,50 m und Längen bis zu 26 m.

Die Pfahlköpfe sind durch Querriegel unter Terrain miteinander verbunden. Die Pfeiler sind Wandscheiben in Fließrichtung mit Querschnittsmassen 0,65/1,70 m. Die Pfeilerhöhe beträgt 7,40 m. Die konventionell ausgebildeten Widerlager liegen im Hangfuss bzw. im Hochwasserdamm.

### Überbau

Die gewählte Pfeilerteilung, siehe Bild 2, ist das Ergebnis einer Kostenoptimierung. Die flussbauliche Forderung eines Freibordes im Bereich des Mittelgerinnes von 1,20 m zwischen Hochwasserspiegel und unterkant Brücke sowie die gegebene Strassennivelette liessen für die Tragkonstruktion eine auf 1,57 m begrenzte Bauhöhe offen. Auch für den Bauzustand musste ein Freibord von 50 cm ab unterkant Gerüstung eingehalten werden. Der Überbau wurde deshalb in zwei Varianten projektiert und ausgeschrieben. Einerseits als vorgespannte Ortsbetonbrücke mit offenem Querschnitt und alternativ in Stahlverbund. Die öffentliche Submission ergab nahezu gleiche Preise. Der Bauherr wählte wegen des geringeren Hochwasserrisikos während der Bauphase die im Vorausmass knapp 2% teurere Stahlverbund-Lösung, denn der nahe gelegene Stahlbauunternehmer