

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 112 (1994)
Heft: 26

Sonstiges

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: 16.01.2026

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

Zahlen und Masse		
Verkehr:	1988 DTV 49 000 Fz/Tag	
	1990 DTV 50 200 Fz/Tag	
Überdeckung:	Länge Ostseite Fahrtrichtung Bern	250 m
	Länge Westseite Fahrtrichtung Thun	300 m
<i>Totale Länge der Anpassung N6</i>		800 m
<i>Durchschnittliche Breite der Autobahn</i>		27 m
<i>Überdeckte Fläche</i>		8200 m ²

Standstreifen geführt. Im Überdeckungsbereich umfasst sie sieben Kunststoffrohre sowie ein Stahlrohr.

Bauablauf

Die Strassenbauarbeiten mussten mit den Betonarbeiten für die Überdeckung koordiniert werden. Erleichtert wurde dies durch den Umstand, dass die beiden getrennt ausgeschriebenen Baulose der gleichen Arbeitsgemeinschaft vergeben werden konnten. Der alte Mittelstreifen wurde provisorisch befahrbar gemacht, um für den Bau der Seitenwände und die Strassenbauarbeiten in diesem Bereich genügend Raum zu erhalten. Nach Fertigstellung dieser rund ein Jahr dauernden Arbeiten konnten je zwei provisorische Fahrstreifen längs der Seitenwände geführt werden. In der Inselbaustelle konnten nach dem Bau der Mittelwand die Entwässerung und die verbleibenden Strassenflächen erneuert werden.

Belagsarbeiten

Im Zusammenhang mit dem Bau der Überdeckung wurde auf der ganzen Länge der durch die Axverschiebung

Bautermine		
Baubeginn Hauptarbeiten		Februar 1990
Phase I		
Seitenwände und Strassenbau bis		Mai 1991
Phase II		
Mittelwand und Strassenbau		Okt. 1991
Phasen III und IV		
Montage Deckenelemente bis		11.11.1991
		20.11.1991
Elektromechanische Ausrüstung und absorbierende Lärmschutzplatten bis		Mai 1992
Einbau Deckbelag auf der N6		11.5.1992
Überbeton und Randträger bis		Juli 1992
Abschluss Arbeiten Überdeckung		Ende 1992
Oberfläche und Anpassungen		Ende 1993

betroffenen Korrekturstrecke die Tragschicht und der Belag erneuert. Der Einbau der Tragschicht erforderte mehrfache Umstellungen der Fahrspuren, welche jeweils mit den mobilen Leitplanken vom Typ Vecusec markiert und gesichert wurden. Zeitweise musste auch eine Sperrung der Ein- und Ausfahrten in Kauf genommen werden.

Die Tragschicht besteht aus 12 cm HMT 32 s und 6 cm HMT 22 s, die in den jeweiligen Phasen etappenweise eingebracht werden mussten. Für die Deckenschicht wurde von der Bauherrschaft ein Splittmastix SMA 11 mit 1,8% Trinidad NAF 501 gewählt. Während diesen Belagsarbeiten konnte jeweils eine Fahrbahn vollständig gesperrt werden, so dass optimale Bedingungen für einen nahtlosen Einbau mit drei Fertigern herrschten. Am ersten Einbautag (11. Mai 1992) besuchte der in Bern tagende internationale Kongress der «Trinidad Lake Asphalt» die Baustelle.

Arbeiten ausserhalb der Überdeckung

Infolge der Verbreiterung des Autobahnquerschnittes im Bereich der Überdeckung mussten bei den angrenzenden städtischen Strassen Anpassungsarbeiten vorgenommen werden. Außerdem wurden zeitweise private Vorgärten beansprucht, um die vorhandenen Werkleitungen, welche der neuen Stützmauer weichen mussten, neu zu verlegen.

Adresse des Verfassers: Rudolf H. Luder, dipl. Ing. ETH/SIA/ASIC, Luder Perrochon Partner, Ingenieur- und Vermessungsbüro, Archivstrasse 15, 3005 Bern.

Bücher

Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstrassen

Die neuen deutschen «Empfehlungen zur Anlage von Hauptverkehrsstrassen» (EAHV 93) sind seit kurzem erhältlich. Und es gelang dabei, alle neueren Forschungsergebnisse zur ausgewogenen Abwägung verkehrsbezogener und städtebaulicher Belange an Hauptverkehrsstrassen zu berücksichtigen.

Im Ergebnis liegt ein umfassendes Gemeinschaftswerk des deutschen Bundesministeriums für Verkehr und des Ministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau vor, welches von einem Fachausschuss der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet wurde. Diese neuen Richtlinien-Generation versteht sich als Handbuch für die Planenden. Es geht

dabei nicht hauptsächlich um die Neuanlage von Hauptverkehrsstrassen, sondern um Verbesserungen an bestehenden Strassen, entsprechend den Zielfeldern: Verkehr; Umfeld (Umwelt, Nutzungen, Städtebau); Strassenraumgestaltung; Wirtschaftlichkeit. Die EAHV sind somit ein wesentlicher Beitrag zur «Integrierten Verkehrsplanung».

Die Spannweite des Geltungsbereichs umfasst sowohl Strassen mit Verkehrsbelastungen unter 10 000 Fahrzeugen pro Tag (z.B. dörfliche Ortsdurchfahrten) als auch städtische Hauptachsen mit bis über 50 000 Fahrzeugen pro Tag.

Die EAHV gehen für den Strassenraumentwurf von den Ansprüchen verschiedener Nutzungsarten bzw. Nutzergruppen aus: öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Parken, Liefern und Laden, Fußgänger, Radfahrer, aber neu auch schienengebundene Verkehrsmittel.

Unter dem Stichwort «Strassenraumentwurf» enthalten die Empfehlungen für die Planenden konkrete Hinweise bezüglich Entwurfsmethodik und Entwurfselemente. Auch für das aktuelle Problemfeld «Strasse und Platz» werden städtebauliche und verkehrsbezogene Ansprüche formuliert.

Am Schluss des 200seitigen Werkes folgen Beispiele für unterschiedliche städtebauliche und Verkehrs-Situationen.

So stellen die EAHV ein praxisnahes und anschauliches Handwerkszeug für alle dar, die sich mit der Hauptstrassenproblematik auseinanderzusetzen haben. Der gut gegliederte Aufbau ermöglicht es, sich auch bei speziellen Fragestellungen zu informieren.

Erhältlich ist das Werk EAHV 93 zum Preis von DM 96.– bei: FGSV, Postfach 50 1352, D-50973 Köln, Fax 0049/221/39 37 47.

K. Zweibrücken, Metron AG, Brugg