

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 114 (1996)  
**Heft:** 1/2

**Artikel:** Brücke über den Brechgrabe  
**Autor:** Dietrich, Martin  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-78901>

#### **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:** 23.01.2026

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

**Am Bau Beteiligte**

Bauherrschaft:  
 Politische Gemeinde Rapperswil  
 Oberbauleitung/Projekt-Management:  
 Huber & Partner AG, Rapperswil/Jona  
 Generalunternehmer:  
 W. Schlittler AG, Rapperswil  
 - Pfählung (im Auftrag des GU):  
 Eggstein AG, Luzern  
 Projekt- und örtliche Bauleitung (im Auftrag des GU):  
 - Spezialtiefbau:  
 Bänziger + Köppel + Partner, Richterswil  
 - Hochbau:  
 Frei & Krauer AG, Rapperswil

nivellementnetz aufgebaut. Diese Punkte werden nach Beendigung einzelner Bauphasen zur Kontrolle erneut gemessen, z.B. nach den Pfählsarbeiten oder nach dem Aushub der Phase I.

**Festhalten der Geometrie der Pfahlkopflongarine**

Vor den Aushubarbeiten jeder der 3 Phasen werden Punkte auf den Pfahlkopf-

longarinen in (x, y, z) vermessen, es wird gewissermassen die Geometrie im unbelasteten Zustand festgehalten. Während der Aushubarbeiten werden die Betonlongarinen dann bezüglich Bildung und Grösse von Rissen beobachtet. Sollten sich die Longarinen nicht wie erwartet verhalten - was bisher nicht der Fall war - können die aufgetretenen Verformungen durch eine erneute Messung ermittelt werden.

**Nivellement der Pfahlkopflongarine und der Baugrubensohle (Relativmessung)**

Während der Entleerung der einzelnen Teilbaugruben (Belastung ca. 120 kN/m<sup>2</sup> Auftrieb im Verlaufe von ca. 6 h) werden die Punkte auf der Pfahlkopflongarine, welche auch zur Festhaltung der Geometrie der Longarine dienen, und einzelne Punkte auf dem Fels respektive Unterwasserbeton durch Nivellement überwacht. Diese Messungen erfolgen nur re-

lativ und sollen die Auftriebssicherungen überwachen.

**Schlussbemerkungen**

Mit dem darliegenden Bericht wurde versucht, einen Überblick über Konzept und Bau eines nicht alltäglichen unterirdischen Parkhauses in einem schwierigen Umfeld zu geben. Das angewendete Zellenbaukonzept hat sich bei der Bauausführung bewährt. Nach Rohbauvollendung (Winter 95/96) ist von der ganzen Zellenbauweise nur noch die äussere Pfahlwand sichtbar.

Adresse der Verfasser:

*Aldo Bacchetta, dipl. Ing. ETH, und Christof Aerni, dipl. Ing. ETH, Bänziger + Bacchetta + Partner, Ingenieure + Planer SIA ASIC, Engmattstrasse 11, 8027 Zürich*

ASIC-Artikelreihe: Neuzeitliche Bauwerke  
 Martin Dietrich, Thun

# Brücke über den Brechgrabe

**Die kurvenreiche Kantonsstrasse zwischen Zweisimmen und Saanenmöser wurde in den letzten Jahren kontinuierlich saniert und ausgebaut. Ein wichtiges Teilstück war der Ersatz der alten baufälligen Brücke über den Brechgrabe aus dem Jahr 1838. Der in den Jahren 1992 bis 1994 ausgeführte Neubau bietet sowohl vom Tragsystem als auch vom gewählten Bauvorgang her einige interessante Besonderheiten.**

Die Kantonsstrasse Saanen-Zweisimmen ist neben ihrer Funktion als Erschliessung der Region Saanen/Gstaad auch von überregionaler Bedeutung als Verbindung des Berner Oberlandes mit der Region Genfersee. Zudem ist sie als Versorgungsroute für Ausnahmetransporte aufgeführt. Gemäss Verkehrszählungen des Oberingenieurkreises I betrug das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen im Jahr 1990 annähernd 4000 Fahrzeuge.

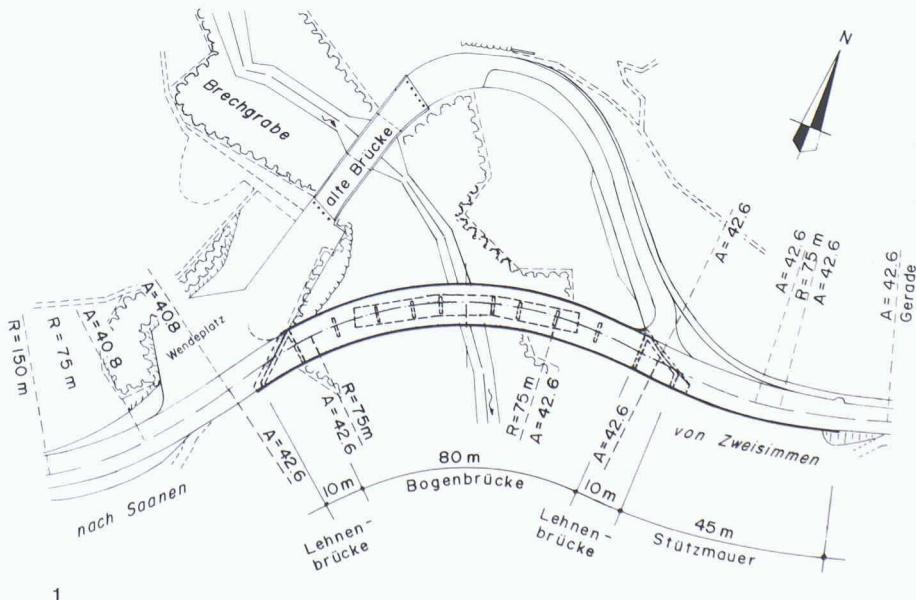
Die alte Strassenbrücke über den Brechgrabe aus dem Jahr 1838 besteht aus einem Tuffsteingewölbe, dessen Tragfähigkeit infolge der geringen Material-

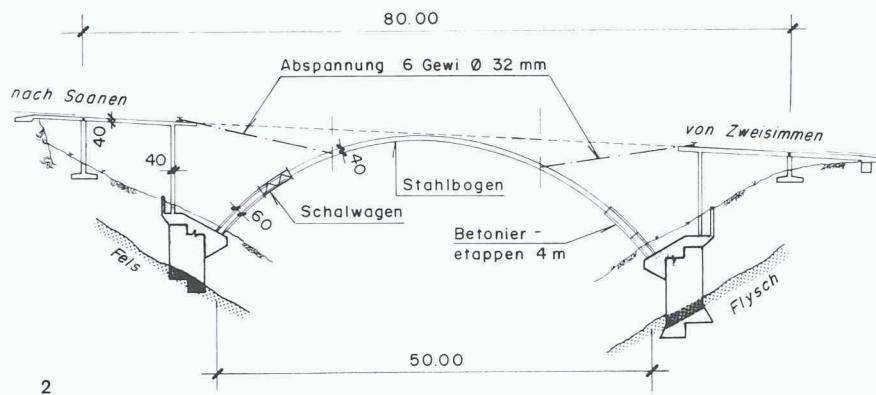
stärke im Bogenscheitel und der totalen Durchnässung stark eingeschränkt ist. Im Verlauf der letzten Jahre konnten vermehrt Abplatzungen beobachtet werden, und der Zustand des Objektes liess eine Sanierung nicht mehr zu. Die damalige Ausbaugeschwindigkeit im Brückenebereich betrug

nur 20km/h, der weitaus geringste Wert im gesamten Strassenzug. Bedingt durch die engen Radien von 25 m und die ungenügenden Sichtweiten kam es daher immer wieder zu Unfällen. Aus den genannten Gründen wurde im Jahr 1986 beschlossen, einen Brückenneubau mit verbesselter Linienführung zu projektieren.

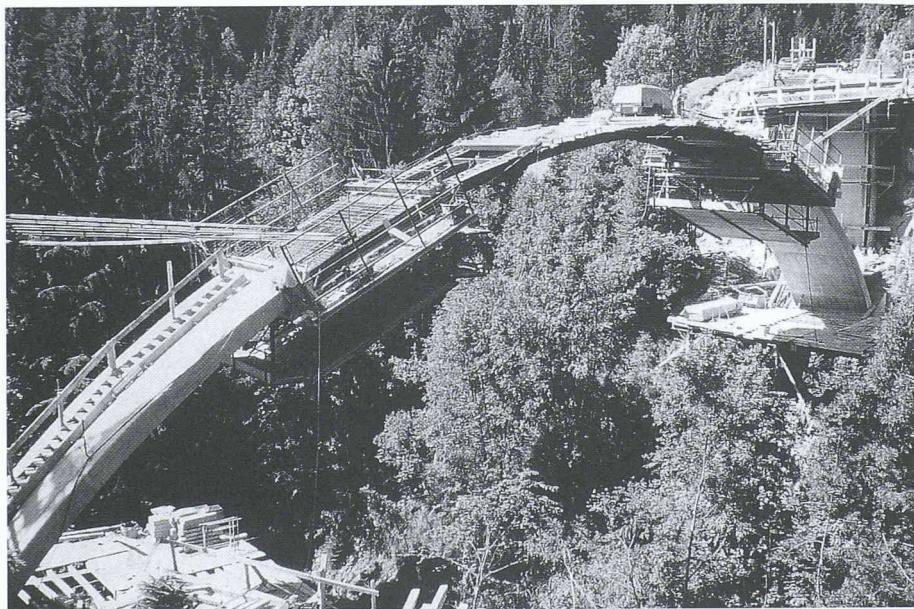
**Variantenstudien**

Das Ziel der Variantenstudien war es, sowohl die neue Linienführung zu optimie-





2



3



4

1  
Neubauprojekt, Situation mit Linienführung

2  
Bauvorgang, Längsschnitt mit Fundation

3  
Bogen im Bauzustand

4  
Brücke im Endzustand

ren als auch das bestmögliche Tragsystem für die Brücke zu finden. Wegen der schwierigen geologischen Verhältnisse bestand eine starke Abhängigkeit dieser beiden Aufgabenstellungen. Für die Wahl der horizontalen Linienführung waren die Prinzipien der Verkehrssicherheit und des Landschaftsschutzes von grosser Bedeutung. Die gewählte Lösung mit einem Kurvenradius von 75 m und anschliessenden Klothoiden, konstantem Längsgefälle von 6,4% und Quergefällen bis 7,0% weist in der Falllinie maximal 9,5% auf und bietet ausreichende Sichtweiten (1). Sie nimmt in bestmöglichem Masse Rücksicht auf den bestehenden Baumbestand.

Zur Optimierung der Brückenkonstruktion wurden drei Varianten näher untersucht: eine dreifeldrige Beton-Balkenbrücke, eine Stahl-Beton-Verbundbrücke sowie eine asymmetrische Bogenbrücke. Der Variantenvergleich erfolgte nach den Kriterien der Tragsicherheit (Risiken vor allem im Fundationsbereich), der Gebrauchstauglichkeit (Dauerhaftigkeit), der Wirtschaftlichkeit (Baukosten und Unterhalt) und der Ästhetik (Einpassung in die Landschaft). Hinsichtlich der Kosten war die Verbundbrücke geringfügig die günstigste. Gegen die Balkenbrücke sprach die grösste Eigenlast aller Varianten, gegen die Bogenbrücke zunächst die Grundrissgeometrie der gekrümmten Fahrbahnplatte. Nachdem sich aber zeigte, dass ein im Grundriss abgeknickter, der Platte folgender Bogen sogar gewisse statische Vorteile aufweisen kann, fiel die Wahl schliesslich doch auf die Bogenbrücke. Massgebend für diesen Entscheid waren im weiteren die hangstabilisierende Wirkung der Bogenschubkräfte, die Dauerhaftigkeit und Unterhaltsfreundlichkeit, der vorgesehene spezielle Bauvorgang ohne aufwendiges Lehrgerüst, die gute Einpassung in die Gebirgslandschaft und nicht zuletzt die Herausforderung, die beim Bau einer Bogenbrücke sicher in besonderem Mass vorhanden ist.

### Brückenprojekt

Die neue Brechgrabebrücke weist eine Länge von 80 m auf, mit anschliessenden Lehnenviadukten gerechnet 110 m. Der Querschnitt der 9 m breiten Fahrbahn besteht aus einer vorgespannten Platte mit konstant 0,40 m Stärke. Sie stützt sich ab auf wandscheibenartige Pfeiler im Abstand 6 bis 10 m. In Brückenmitte wächst sie zusammen mit dem Bogen, der bei einem Querschnitt von  $4,50 \times 0,60$  m eine Spannweite von 50 m über dem Brechgrabe überbrückt. Dessen Auflagerkräfte werden von ovalen Fundamentschächten in Tiefen von

8 bis 12 m auf Kalkfels beziehungsweise Flysch übertragen (2). Die Deckschicht besteht aus schlecht tragfähigem Gehänsgelehm mit leichter Kriechtendenz auf Seite Zweisimmen.

Die Brücke ist schwimmend gelagert: der Festpunkt befindet sich im Bogen-scheitel, die Brückenenden sind gleitend aufgelegt. Während Eigenlasten und gleichmässig verteilte Verkehrslasten weitgehend vom Bogen aufgenommen werden, erzeugen asymmetrische Lasten Biegemomente, die sich aufgrund ähnlicher Steifigkeiten etwa zu gleichen Teilen in Träger und Bogen verteilen. Diese Interaktion wurde rechnerisch mit Hilfe eines leistungsfähigen räumlichen Finite-Elemente-Programms erfasst.

### Der Trick mit dem Knick

Eine Spezialität der neuen Brechgrabenbrücke ist der im Grundriss abgeknickte Bogen. Dort, wo sich dieser von der Fahrbahnplatte trennt, befinden sich die beiden Knicke von je  $7,2^\circ$ . Dadurch folgt der Bogen der Brückenfahrbahn, und zusammen mit einem Anzug der Pfeiler von 1:10 auf der Kurveninnenseite wird erreicht, dass die Auskragung der Platte an keinem Punkt 3 m überschreitet. Da die Bogen-Druckkräfte aus ständigen Lasten rund 6000 kN betragen, entstehen an den Knickstellen hangwärts gerichtete Ablenkkräfte in der Grössenordnung von je 750 kN. Diese direkt auf die Brückenplatte wirkenden Kräfte werden durch eine geeignete Vorspannung sowie Schubdorne an den Brückenenden auf die Widerlagerbauerke übertragen. Angesichts des schleifenden Übergangs auf den steil abfallenden Fels Seite Saanenmöser und des vorhandenen Hangkriechdrucks auf der Seite Zweisimmen können die Ablenkkräfte somit optimal ausgenutzt werden. Im Grundriss betrachtet wirkt der Bogen also wie ein flach geneigtes Sprengwerk, das einen wesentlichen Beitrag zur Stabilität des Gesamtsystems leistet.

Was für die fertiggestellte Brücke zum Vorteil ausgenutzt wird - nämlich die Tendenz des Bogens, hangwärts zu kippen - , bot im Bauzustand einige zusätzliche Schwierigkeiten.

### Bauausführung

Die Fundationsschächte konnten im Herbst 1992 trotz misslicher Witterungsbedingungen ohne nennenswerte Schwierigkeiten fertiggestellt werden. Die Ausführung der Schachtringe erfolgte bei den kleineren Schächten mittels Bernold-Ble-

chen, bei den beiden Hauptschächten mit Hilfe einer speziellen zusammenklappbaren Schalung.

Im Frühjahr 1993 erstellte man zuerst die dreieckförmigen Lehnenviadukte sowie die beiden Brücken-Randfelder. Die dazwischenliegenden Dilatationsfugen wurden vorübergehend mittels durchgehender Ankereisen blockiert. Um beim Bau des Bogens auf ein aufwendiges Lehrgerüst verzichten zu können, kamen in der Werkstatt vorgefertigte und fachwerkartig ausgefachte Stahlbögen (HEB 400, Krümmungsradius ca. 30 m) zum Einsatz. Im Bauzustand als Lehrgerüst dienend, wirken sie in der fertigen Brücke als Bogenarmierung, da mit Hilfe fahrbarer Schalungswagen die Stahlprofile von beiden Seiten her in Etappen von 4 m umbetoniert wurden. Zur Reduktion der Deformationen war eine Aufhängung des Bogens in den Drittelpunkten an den Vorlandbrücken notwendig. Eine thermische Isolation der Gewi-Stähle reduzierte dabei temperaturbedingte Längenänderungen. Das Lehrgerüst der Fahrbahnplatte konnte sich nun voll auf den fertiggestellten Bogen abstützen. Erst beim Erstellen der Platte nach einem genau definierten schichtweisen Betoniervorgang von beiden Seiten her erreichten die Kräfte in den Spannstäben ihr Maximum von rund 1200 kN pro Seite. Nach einer ersten Vorspannetappe von 50% konnten Abspannungen und Gerüste entfernt werden, und gerade noch vor Wintereinbruch liess sich die Brücke Ende 1993 voll vorspannen und ausinjizieren.

Anfang 1994 erfolgten die Fertigstellungsarbeiten wie Brückenabdichtung, Belagsarbeiten und Umgebungsgestaltung mit dem Bau eines Rast- und Wendeplatzes vor der alten Brücke. Im Sommer konnte das neue Bauwerk nach knapp zweijähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben werden.

### Schlussbemerkungen

Die bei der Brechgrabenbrücke verwendeten Materialmengen sind relativ bescheiden: Betonverbrauch 1600 m<sup>3</sup>, Armierungsstahl 140 t, Spannstahl 5 t, Baustahl 32 t. Das Bauwerk zeichnet sich trotz seiner Komplexität durch seine Wirtschaftlichkeit aus; von den Gesamtkosten von 2,8 Mio. entfallen 2,2 Mio. auf Brücke und Lehnenviadukte, was vergleichsweise bescheidenen Fr. 2200.- pro m<sup>2</sup> Brückenoberfläche entspricht. Dies wurde unter anderem durch den gewählten Bauvorgang ermöglicht mit der Doppelfunktion des Stahlbogens als Lehrgerüst und Armierung (3). Dieses Verfahren ist

### Am Bau Beteiligte

Bauherr und Oberbauleitung:  
Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I

Projekt und örtliche Bauleitung:  
Theiler Ingenieure AG, Thun  
Baumeisterarbeiten:  
ARGE Frutiger Thun, STUAG Spiez, Thönen Gstaad

Stahlkonstruktion:  
Frutiger AG Uetendorf, Sägesser Worb AG

allerdings nicht neu: schon Anfang dieses Jahrhunderts und zuletzt wieder beim Bau der Hundwilertobelbrücke (vgl. SI+A Nr. 11/1991) wurden ähnliche Methoden angewendet. Auch der im Grundriss der Fahrbahnplatte folgende Bogen kam schon bei der Schwandbachbrücke von Maillart um 1930 zur Anwendung. Die neue Brechgrabenbrücke (4) vereinigt aber gleich eine Kombination diverser Besonderheiten, wodurch bei der Planung und Ausführung an die Beteiligten höchste Anforderungen gestellt wurden.

Adresse des Verfassers:

Martin Dietrich, Theiler Ingenieure AG, Dipl. Bauing. ETH/SIA ASIC, Malerweg 2, 3600 Thun.