

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 114 (1996)
Heft: 44

Artikel: Storchenbrücke Winterthur
Autor: Schurter, Ueli / Meier, Beat
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-79068>

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: 24.01.2026

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

Ueli Schürter, Beat Meier, Zürich

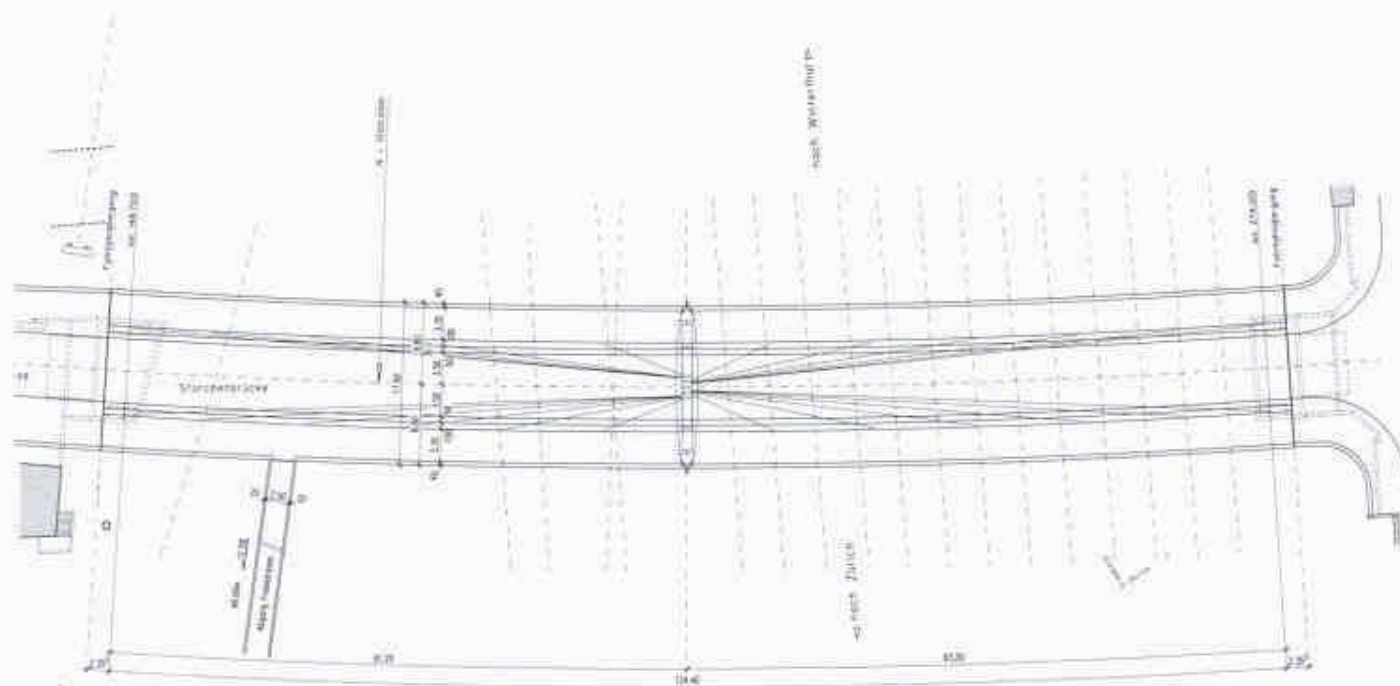
Storchenbrücke Winterthur

Nach rund eineinhalb Jahren Bauzeit wird die neue Storchenbrücke in Winterthur am 27. Oktober 1996 dem Verkehr übergeben. Das Brückenbauwerk hat schon während der Bauphase unter dem Titel «Weltneuheit» von sich reden gemacht, wurden doch erstmals kohlenfaserverstärkte Kunststoffkabel zu Versuchszwecken eingesetzt. Publizität verdient die Brücke allerdings auch durch ihr Erscheinungsbild sowie ihre generelle Konzeption.

Die neue Konstruktion der Storchenbrücke überspannt die Gleisanlagen der SBB in zwei grossen Feldern von 61,2 bzw. 63,2 m Länge (Bild 1). Die Brücke liegt im Grundriss in einer grosszügigen Krümmung von $R = 1000$ m. In Längsrichtung ist sie gegen das Tössfeld mit 1,1% bzw. 5,8% Neigung abfallend (Bild 2). Dank der gedungenen Konstruktionshöhe war es möglich, die von den SBB geforderte grössere lichte Höhe im Bereich der Gleise Richtung Bülach mit einer minimalen Korrektur der Höhenlage der angrenzenden Briggerstrasse zu gewährleisten.

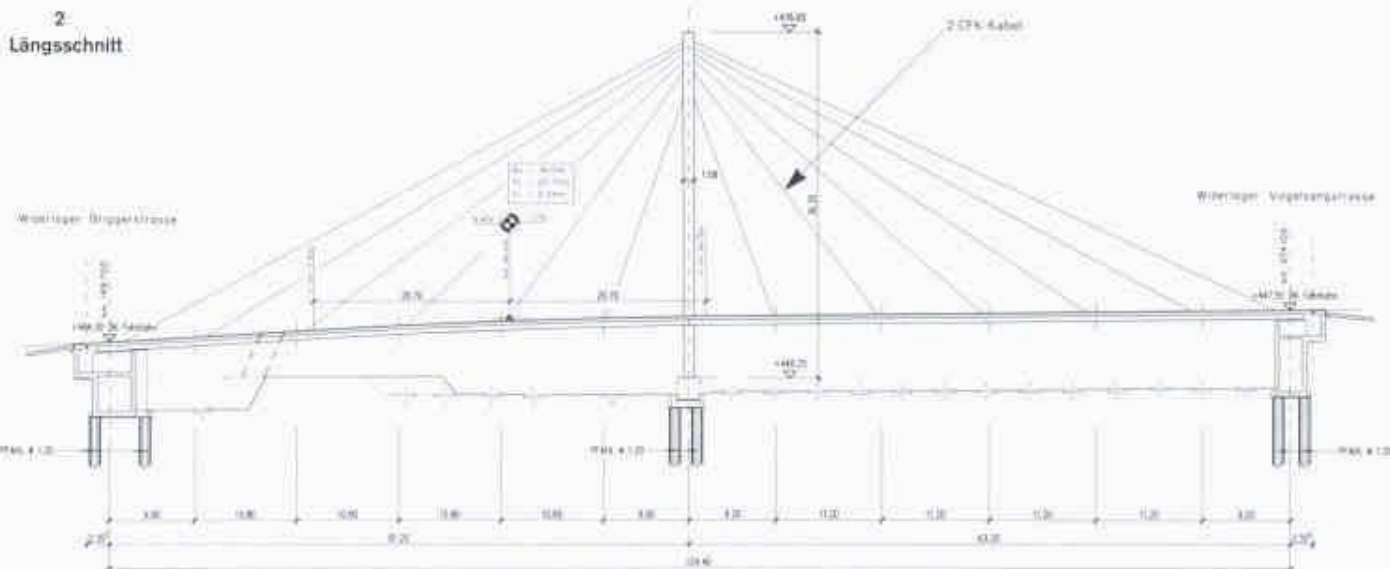
Inmitten der Gleisanlage steht der rund 38 m hohe Pylon, an dem die Brückenhälften in den Sechseckpunkten durch Schrägkabel aufgehängt sind. Diese Kabel sind zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg an den Stahlträgern verankert und laufen im Pylonkopf zusammen.

Diese Konstruktionsart von Schrägseilbrücke mit Verbundträger wurde insbesondere im Hinblick auf das Bauverfahren gewählt. Die Längsträger aus Stahl werden zusammen mit den Querträgern und einem temporären Verband als kompletter Rost auf einem leichten Gerüst erstellt und mittels der Schrägkabel am Mittelpylon aufgehängt. Die so montierte Konstruktion dient als Aufhängung für den Schwalgen, womit die Brücke ohne weitere Abstützungen in einer Art Freivorbau erstellt werden kann. Das Gerüst



1 Grundriss

2 Längsschnitt



wird als Schutz für die darunterliegenden SBB-Gleise sowie als Verschiebeträger für den Schwalgen benötigt.

Durch die gewählte Konstruktionsart gelingt auch eine günstige Abtragung der Kräfte im Endzustand: Die Normalkräfte, hervorgerufen durch die Seilabspannung, werden zur Hauptsache durch den Beton aufgenommen und bewirken dadurch eine externe Vorspannung der oben liegenden Platte, was sich vorteilhaft auf die Gebrauchstauglichkeit der Brücke auswirkt.

Unterbau

Der Pylon, an dem die Brücke aufgehängt ist, steht auf einem Bankett. Die Gesamtlast der Brücke wird über Pfähle in den Untergrund abgetragen. Das Bankett ist auf acht Bohrpfähle $\varnothing 1,20$ m, die 8 m im Felsen eingebunden sind, fundiert. Es übernimmt neben seiner Funktion als Zugband für den Pylon mit seinen gespreizten Stielen auch diejenige, Anpralllasten bei Zugentgleisungen aufzunehmen. Es ist mit vier Kabeln des Systems BBRV AS 1400 (51 Drähte $\varnothing 7$) horizontal vorgespannt.

An ihren Endpunkten liegt die Brücke auf Topfgleitlagern. Um bei entsprechender Laststellung infolge Zugkraft im Rückhalteseil ein Abheben des Brückenträgers zu verhindern, werden die Stahlträger mittels vorgespannter Abspannstangen nach unten in der Widerlagerkonstruktion verankert. Die daraus resultierenden Zugkräfte werden teilweise durch das Gewicht der Widerlager kompensiert. Der verbleibende Anteil der Kräfte wird über Reibung der Zugpfähle des Durchmessers 1,20 m sowie einer Länge von bis zu 14 m in den Baugrund übertragen. Die Abmessungen der Widerlager sind mehrheitlich aus konstruktiven Überlegungen bestimmt worden, wobei besonders auf folgende Punkte geachtet wurde:

- Problemloses Spannen der Abspannstangen an der unteren Verankerungsstelle. Auswechseln bzw. Kontrolle der Abspannstangen möglich. Der untere Teil des Widerlagers ist mittels einer Einstiegsöffnung vom oberen Unterhaltsraum her zugänglich.

- Genügende Länge der Abspannstangen, um Verdrehungen bzw. Verschiebungen der Brücke aufnehmen zu können.

- Einfache Auswechslung der Brückenlager.

- Zugänglichkeit des oberen Widerlagerteils für Unterhaltsarbeiten an den Übergangsstellen der Werkleitungen sowie Inspektionen der kritischen Brücken-

teile wie Fahrbahnübergang und Brückenlager.

Brückenüberbau

Querschnitt

Das geometrische Normalprofil war durch die Angaben des Bauherrn bestimmt (Bild 3):

- Zwei Fahrbahnen für Gegenverkehr von je 3,5 m Breite mit einem zusätzlichen Schrammbord von 50 cm.
- Geh- und Radwegstreifen von $2 \times 3,35$ m Breite mit einem Konsolkopf als Träger von Geländer und Schutzdach.

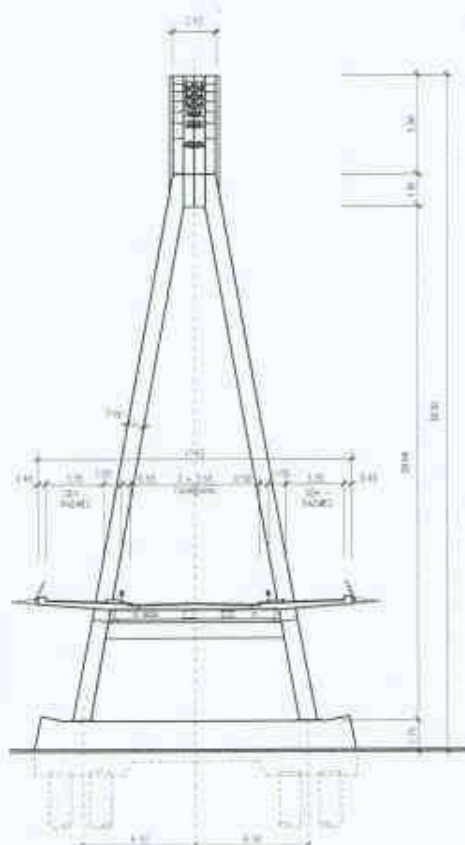
Zusätzlich zu den Anforderungen des Bauherrn ist ein Streifen von 1,00 m Breite zwischen Fahrbahn und Fussgängerbereich für die Durchführung der Kabel erforderlich.

Fahrbahnplatte / Brückenträger

Die Lastabtragung in Querrichtung wird von der schlaff armierten Fahrbahnplatte übernommen. In Längsrichtung besteht das Tragelement aus einem Stahlträger (HEM 550, Fe E 460) und der mit Kopfholzendübeln schubfest verbundenen Fahrbahnplatte. Die Bemessung der Brücke in Längsrichtung sieht vor, dass bei einem allfälligen Seilausfall die Konstruktion durch die benachbarten Seile weiterhin getragen werden kann. Die bei den Verankerungen der Abspannseile angeordneten Querträger ($2 \times$ IPE 550) übernehmen neben der Funktion der Stabilisierung der Hauptträger zur Hauptsache die Biegung infolge exzentrischer Verankerung der Kabel.

Schräggabel

Die Schräggabel bestehen aus Bündeln parallel verankerter Drähte. 195 Drähte mit einem Durchmesser von 7 mm bilden die äussersten Rückhalteketten, während die übrigen Kabel mit 156 bzw. 130 Drähten des gleichen Durchmessers ausgeführt wurden. Mittels Ankerplatten und Aussteifungsrippen werden die Kabel an der Aussenseite der Brückenlängsträger verankert (Bild 4). Da bei einem späteren Ersatz der Kabel ein Spannen im Bereich der Fahrbahnleitungen der SBB nicht möglich ist, werden sämtliche Kabel vom Pylonkopf aus gespannt. Aus diesem Grunde werden die Kabel am Pylonkopf überkreuzt (Bild 5) angeordnet. Die etwas grösseren Anker auf derjenigen Seite, auf der die Kabel gespannt werden, bedingen eine Auffächerung der Verankerungsstellen über eine Höhe von etwa 3,5 m. Die Ankerköpfe werden an beiden Enden der Konstruktion zum Schutz gegen schädli-

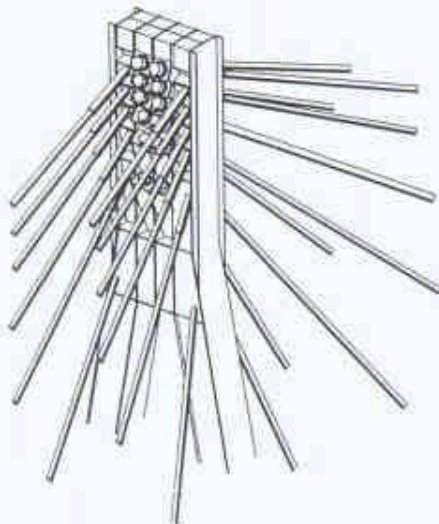


3
Querschnitt



4
Spannkabel: Verankerungsdetail

5
Pylonkopf: Überkreuzte Führung der Kabel



che Umwelteinflüsse mittels Schutzkap-
pen abgedeckt. Die einzelnen Drähte sind
als Bündel in PE-Rohre eingelegt, die zum
Schutz vor Korrosion nach erfolgter Monta-
ge der Brücke mit Zementmörtel aus-
injiziert werden. Damit die PE-Rohre
gegen willkürliche Beschädigungen ge-
schützt bleiben, werden sie auf den unter-
sten drei Metern mit einem Chromstahl-
rohr ummantelt. Zur Reduktion des Risi-
kos einer Kabelbeschädigung durch aus-
sichernde Fahrzeuge wird auf der ganzen
Länge der Brücke eine starre Leitplanke
angebracht. Versuchsweise wurden bei
zwei Kabeln anstelle von Stahlstrahlen
kohlenfaserverstärkte Kunststoffdrähte
verwendet. Ein Kabel besteht aus 241
Drähten à 5 mm. Es sei an dieser Stelle auf
den Artikel «Zwei CFK-Kabel für die Stor-
chenbrücke Winterthur» in dieser SI+A-
Ausgabe verwiesen.

Pylon

Der Pylon – eine reine Stahlkonstruk-
tion – besteht aus zwei im Winkel von je
10° geneigten Stielen. Zur Abstützung der
Fahrbahnplatte ist unterhalb der Längs-
träger ein Riegel angeordnet. Die beiden
Brückenlängsträger werden darauf schub-
fest gelagert. Die Stiele sind als profilierte
Hohlkastenprofile aus Blechen (950×1080
mm, Dicke $t = 40$ mm) mit leichter Ver-
größerung zur unteren Einspannstelle hin
ausgebildet. Die Abmessungen des Pylon-
kopfs sind aufgrund der erforderlichen
Platzverhältnisse für die Spannarbeiten
und durch die Neigung der Kabel gege-
ben. Die daraus resultierende Breite be-

trägt 2,42 m (plus zwei Rippen zu je 0,2 m).
Am unteren Ende wird der Pylon im Ban-
kett eingespannt. Die aus der Krümmung
der Brücke, den Bremskräften sowie dem
Wind entstehenden Horizontalkräfte wer-
den auf den Querriegel und in den Pylon
abgeleitet.

Bauausführung

Der Abbruch der alten Brücke (Phase I)
musste zur Hauptsache auf die einschnei-
denden Randbedingungen der Bahn ab-
gestimmt werden. In Elementen von bis zu
60 t wurde die Platte demontiert und aus-
serhalb des Brücken- bzw. Bahnbereichs
zerkleinert.

Nach dem Erstellen der Bohrpfähle
(Phase II) sowie des Unterbaus (Phase III)
wurde, einerseits zum Schutz der Fahrlei-
tungen, andererseits als Montagepodest für
die Stahlkonstruktion sowie als Vershub-
bahn der Schalwagen, ein leichtes Gerüst
mit Spannweiten von rund 10 m erstellt
(Phase IV).

Während einer nächtlichen Zugbe-
triebspause erfolgte die Montage des Py-
lons in Elementen sowie dessen seitliche
Abspannung. Anschliessend wurde der ge-
samte Trägerrost auf dem temporären
Gerüst montiert und verschweisst (Phase V).
Die Stabilisierung des Pylons während
des Betonierens konnte durch eine Ver-
spannung desselben zu den Widerlagern
mit je vier verschlossenen Seilen $\varnothing 22$ mm
bzw. 28 mm zu den Widerlagern hin erzielt
werden.

Bauelemente/Baustoffe

Unterbau

Pfähle:	Widerlager	je 2 Zugpfähle je 2 Druckpfähle
	Pylonfundament	8 Druckpfähle
Widerlager und Flügelmauern	Beton B 35/25, PC 300 kg/m ³ , wasserdicht, frostbeständig	
Pylonbankett	Beton B 40/30, PC 300 kg/m ³ , wasserdicht, frostbeständig	
Abspannstangen	Total 16 Macalloy $\varnothing 40$ mm $f_t = 830$ N/mm ²	
Lager	Topfgleitlager	

Überbau

Fahrbahnplatte	Beton B 45/35, PC 310 kg/m ³ , wasserdicht, frostbeständig	
Konsolkopf	Beton B 35/25, PC 300 kg/m ³ , wasserdicht, frostaushaltbeständig	
Stahlbau	Pylon:	BLE 40 mm Fe E 355
	Längsträger:	HEM 550 Fe E 460 (Histar)
	Querträger:	IPE 550 Fe E 355
Schrägkabel	22 Paralleldrahtkabel Aussendurchmesser 160/180	
	2 CFK-Kabel, Aussendurchmesser 160 mm	
Isolation	Versiegelung/Kratzspachtelung (Epoxidharz 5 mm)	
	Polymerbitumenabdichtungsbahnen, Gruppe C	
Belag	Fahrbahn:	2×45 mm Gussasphalt 16
	Gelb- und Radweg	2×40 mm Gussasphalt 11
	je nach Schicht wurden Trinidad- bzw. Polymerzusätze beigegeben	
Fahrbahnübergang	Polymerbitumenübergang 500 mm×120 mm	

Bauphase I Abbruch alte Brücke



Bauphase II Erstellen Bohrpfähle



Bauphase III Erstellen Unterbau



Bauphase IV Einbau Schutzgerüst



Bauphase V Montage Stahlbau



Bauphase VI Etappenweiser Einbau der Kabel



Bauphase VII Etappenweises Betonieren der Fahrbahnplatte



6 Bauphasen

Geschichte des Neubaus der Storchbrücke

Im Zuge der Erweiterung des Güterbahnhofs im Jahre 1923 wurde die im letzten Jahrhundert erbaute Storchbrücke «Briggerstrassenbrücke», die das Breitequartier mit dem Tössfeld verband, durch einen 90 m langen und 7,8 m breiten Neubau ersetzt und die Brücke über die Bülacherlinie entsprechend verbreitert. 1960 wurden auf der ganzen Länge beidseitig je 2,5 m breite Trottoirs angefügt.

Nach der Sanierung der Pendelstützen (1985) und der notwendigen Gewichtsbeschränkung auf 16 t (1986) wurde 1987 der Kredit von 1,45 Mio. Fr. für eine Gesamtanhebung vom Grossen Gemeinderat abgelehnt, was die Stadtbehörden dazu veranlasste, im Jahre 1988 für das neue Bauobjekt einen Submissionswettbewerb unter vier Konkurrenten auszuschreiben. Aus dem Wettbewerb ging eine nach konventioneller Art als Zweifeldträger konzipierte Brücke in Stahlbeton als Sieger hervor.

In einer dringlichen Interpellation im Grossen Gemeinderat (Januar 1989) wurde aber eine Alternative mit folgenden Auflagen gefordert:

- Eine städtebauliche markantere Brücke als besseres Aushängeschild für die Stadt Winterthur vorzulegen.
- Nach Möglichkeit bei der neuen Lösung die Vorteile einer Stahlkonstruktion zu berücksichtigen.

Aufgrund dieser Interpellation wurde dem Grossen Gemeinderat vom Tiefbauamt ein Projektierungskredit für ein Alternativprojekt vorgelegt, dem der Rat im Herbst 1989 zustimmte. Daraufhin beauftragte das Departement Bau, Tiefbau, der Stadt Winterthur im Herbst 1991 ein Ingenieurbüro mit der vom Gemeinderat gestellten Aufgabe, zum bereits bestehenden Bauprojekt eine Alternativvariante in Stahl zu erarbeiten.

Nach Aufzeichnen von möglichen Varianten für Stahlkonstruktionen durch das beauftragte Ingenieurbüro wurden vom Tiefbauamt drei Varianten, nämlich

- Bogenbrücke mit geneigten Bögen
- Fachwerkbrücke
- Seilverspannte Brücke

ausgewählt. Für diese Varianten wurden erweiterte Projektstudien und Kostenschätzungen er-

arbeitet, die dann der Exekutivbehörde der Stadt zum Entscheid unterbreitet werden konnten. Im Frühling 1992 wählte der Stadtrat das Projekt «Seilverspannte Brücke» und beauftragte das projektierende Ingenieurbüro für die ausgewählte Lösung ein detailliertes Vorprojekt mit Kostenvoranschlag zu erarbeiten. Ende 1993 entschied sich der Grosse Gemeinderat nach einer Gegenüberstellung von Wettbewerbs- und Alternativprojekt für das Alternativprojekt.

Nach der Zustimmung des Souveräns im Juni 1994 zum Nettokredit von 8,2 Mio. Fr. stand dem Bau der neuen Brücke nichts mehr im Wege, so dass im Mai 1995 mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte. Der erfolgreiche Abschluss der Bauarbeiten wird nun mit einem Einweihungsfest am 26. Oktober 1996 gefeiert.

Architektonische Gestaltung

Spezielles Gewicht wurde bei der Ausarbeitung der Brückendetails auf die architektonische Gestaltung gelegt. Auf Wunsch des Departements Bau, Abteilung Tiefbauten, wurde deshalb ein Architekturbüro als Berater des Ingenieurs beigezogen. Die klare Sprache der Architektur ist erkennbar durch die Visualisierung der statischen Verhältnisse, indem die konstruktiven Details bewusst offengelegt werden. Besonders auffallend sind dadurch folgende Elemente:

- Der Pylonkopf zeigt mit seiner prägnanten Kontur eine klare Formulierung des Kräfteflusses. Durch das bewusste Zeigen der Ankerköpfe wird die Technik dem Betrachter hautnah dargestellt.
- Der Pylonsockel betont durch seine Stromlinienform die Dynamik der Bahn.
- Die klare Darstellung der Einspannstellen des Pylons auf erhöhtem Niveau gegenüber dem Terrain lässt den Betrachter die Tragwirkung besser verstehen.
- Die auffällig gestalteten Elemente wie Leitplanken, Geländer und Schutzdach verstärken das Erlebnis der Brückenkonstruktion und übernehmen konsequent die Neigung der Pylonstiele.

Andreas Kilschmann, Departement Bau, Abt. Tiefbauten, Winterthur

In der nächsten Phase wurden die inneren acht Kabel eingezogen und auf eine geringe Kraft gespannt (Phase VI). Der Trägerrost musste mittels Spannen der Kabel so überhöht werden, dass er sich nach dem Einbringen des Betons und der damit bedingten Verlängerung der Seile wieder in der angestrebten Sollage befand.

Das Erstellen der Betonplatte erfolgte in einer Art Freivorbau. Je Seite wurde an der Brückenstahlkonstruktion ein Schalwagen angehängt (Phase VII). Die Stahlhauptträger der Brücke konnten durch eine Überhöhung der Konstruktion des Schalwagens vor dem Betonieren in Feldmitte nach oben vorgespannt werden. Aus diesem Grunde erhielten die Längsträger das volle Gewicht der Betonkonstruktion erst nach dem Absenken des Schalwagens, als der Verbund Stahl/Beton bereits garantiert war. Dieses Vorgehen schaffte für die Spannungen in der Verbundkonstruktion und somit für die Gebrauchstauglichkeit günstige Verhältnisse.

Der Abstand der Aufhängepunkte der Spannkabel ergab die Grösse der Betonieretappen von 9 bis 11 m. Dabei musste streng darauf geachtet werden, dass beide Brückenhälften möglichst gleichzeitig betoniert wurden. Erreicht werden konnte dieses Ziel mit abwechselndem Betonieren auf beiden Brückenhälften in Streifen von zwei Metern. Dies ermöglichte, dass der Pylon mit einer relativ geringen temporären Abspannung stabilisiert werden konnte. Auch wäre bei Ausfall einer dieser temporären Abspannungen das entstehende Biegemoment durch den Pylonstiel und das darunterliegende Bankett problemlos in den Baugrund geleitet worden.

Die Konsolköpfe wurden mit einem separaten Schalwagen nachträglich betoniert, um Unregelmässigkeiten am Rand der etappenweise erstellten Fahrbahnplatte auszugleichen.

Kosten

Die Bau- und Projektierungskosten für die neue Storchbrücke inklusive Abbruch belaufen sich auf der Preishasis von 1995 auf rund 7,8 Mio. Franken. Bei einer Brückenfläche von 2250 m² führt dies zu einem mittleren Preis von etwa Fr. 3500,- pro m². Die Strassenanpassungsarbeiten sowie die Leistungen der SBB eingerechnet, liegen die Bau- und Projektierungskosten bei rund 9,5 Mio. Franken.

Adresse der Verfasser:

Ueli Schürter, dipl. Ing. ETH, Beat Meier, dipl. Ing. ETH, Höltschi & Schürter, dipl. Ing. ETH/SIA AG, Schulstrasse 40, 8050 Zürich

Beteiligte

Bauherren:

Stadt Winterthur, Departement Bau
Schweizerische Bundesbahnen, Kreisdirektion III

Projektleitung:

Departement Bau, Abteilung Tiefbauten

Projekt und Bauleitung:

Brückenbau:

Höltschi & Schürter, Dipl. Ing. ETH/SIA AG, Zürich

Strassenbau:

Städler & Wipf, Ingenieurbüro, Winterthur

Prüfingenieur Brückenbau:

Prof. Hauri, Gockhausen

Beratende Architekten:

OMG + Partner, Architekten AG, Winterthur

Geologe:

Moser & Blanc, Beratende Geologen, Winterthur

Korrosionsschutzberater:

SCEI, Wulff, Dipl. Ing. ETH, Hombrechtikon

Berater, Prüfungen Abdichtung, Beläge:

Tecnorest AG, Rüschlikon

Hauptunternehmer:

Baumeisterarbeiten:

Leemann & Bretscher AG, Winterthur

Aushub und Abbruch:

Ziltener AG, Winterthur

Stahlbauarbeiten:

Tuchschnid AG, Frauenfeld, Hadorn AG, Winterthur

Schrägbau:

Stahlton AG, Zürich, Empa, Dübendorf