

Die Strasse als Gestaltungsaufgabe

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **104 (1986)**

Heft 50

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76335>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

dichtung und 10 cm Gesamtstärke auf der Fahrbahn bzw. 5 cm auf den Gehwegen ist gerissen.

Für ein gutes Gelingen von aufgeklebten Abdichtungen ist eine glatte, rissfreie Betonoberfläche ohne Überzähne, ein gut ausgetrockneter, von Zementmilch befreiter Beton und eine möglichst lange Schönwetterperiode Voraussetzung. Beim Objekt B-001 wurde die gesamte Oberfläche mit Hochdruckwasserstrahl 750/800 bar gereinigt. Auf eine Versiegelung der Betonoberfläche auf Epoxydbasis zwecks Erhöhung der Haftfestigkeit wurde verzichtet, weil sie wegen der entstehenden Dampfsperre gemäss [8] umstritten ist.

Dank günstiger Witterungsbedingungen gelang es, die Abdichtungs- und Belagsarbeiten auf der Brücke im Herbst 1984 fertigzustellen. Um während der unvermeidlichen Winterpause wenigstens für Personenwagen und Fahrzeuge bis 3,5 t die neue Brücke öffnen zu können, wurde in den Widerlagerbereichen ein provisorischer Belag auf Plastikfolie eingebaut. Erst im Mai 1985 wurde die Brücke wieder gesperrt und auch hier definitiv Abdichtung und Belag bei gutem Wetter ausgeführt.

Kosten, Brückenschmuck und Schluss

Die Aufgabe, eine neue, qualitativ einwandfreie Brücke in die historische Umgebung einzupassen und zu gestalten sowie die alten Unterbauten anzupassen und zu sanieren, war sehr reizvoll, forderte aber auch entsprechend ihren Preis.

In den Kosten nicht enthalten sind die Leitungen, die zulasten der Eigentümer gingen, sowie Ausbau bzw. Anpassung der Zufahrtsstrassen.

Zusammenfassend kann man sagen, dass nach umfangreichen Diskussionen und Studien eine sehr schöne, technisch ausgereifte Stahlverbundbrücke entstand. Dabei wurde viel Sorgfalt der Erneuerung des künstlerischen Schmucks gewidmet. So wurden einige Reliefplatten neu in Kunststein erstellt und eingebaut (Bild 1). Schliesslich wurde wieder

ein neuer, in Naturstein gehauener Nepomuk in Brückenmitte (Bild 11) aufgestellt.

Die Sanierung der Rheinbrücken war aber auch ein Beispiel für eine gute internationale Zusammenarbeit und ermöglichte den Erfahrungsaustausch über die Grenzen hinweg. Wir danken allen, die in irgendeiner Form mitgewirkt und mitgemacht haben, insbesondere auch unserem Oberbauleiter Herrn Veuve, für ihren Einsatz.

Am Samstag, den 1. Juni 1985 fand die feierliche Einweihung von Brücke und Nepomuk statt. Wer das von den Bürgern von Kaiserstuhl und Hohentengen organisierte Volksfest miterlebt hat, konnte deutlich spüren, mit wieviel Stolz und Begeisterung die Bevölkerung von beiden Seiten des Rheins ihre neue Brücke in Besitz genommen hat.

Adressen der Verfasser: *E. Woywod*, dipl. Ing. SIA, Brückeningenieur i.R., Fluhweg 23, 5033 Buchs, *B. Lazic*, dipl. Ing. SIA, Sektionschef, Aarg. Baudept., Unterabteilung Brückenbau, Buchenhof, 5001 Aarau, *M. Bosshard*, dipl. Bauing. ETH/SIA, Ingenieurbüro Studer & Bosshard, Richard-Wagner-Str. 19, 8002 Zürich.

Literatur

- [1] *Milosavljevic, M., et al.*: «Die neue Rheinbrücke Stein-Bad Säckingen», Schweizer Ingenieur und Architekt, Heft 38/79
- [2] *Woywod, E., Milosavljevic, M. und Lazic, B.*: «Überwachung und Unterhalt von Kunstbauten», Schweizer Ingenieur und Architekt, Heft 22/82
- [3] *Woywod, E., Lazic, B.*: «Sanierung der Maillart-Bogenbrücke über den Rhein in Laufenburg», Schweizer Ingenieur und Architekt, Heft 29/83
- [4] *Aarg. Baudepartement, Abt. Tiefbau*: «Weisungen für Kunstbauten, Band I, Projektierung», Oktober 1981
- [5] *Woywod, E.*: «Erfahrungen beim Brückenbau, neue Vorspannmethode für Verbundbrücken», Strasse und Verkehr, Heft 10/67
- [6] *Roshardt, W., et al.*: «Die Stahlverbundbrücke, Objekt 418 u. a., der Brückenbau im Abschnitt Lenzburg-Neuenhof der N1», Strasse und Verkehr, Heft 9/70
- [7] *Aarg. Baudepartement, Abt. Tiefbau*: «Normalien II, Brückenbau», Blatt 60-65, Aarau 1985
- [8] *Woywod, E.*: «Abdichtung und Belag im europäischen Brückenbau», Strasse und Verkehr, Heft 1/85

Baukosten (in SFr.)

- Sanierungskosten, einschliesslich Verwaltungskosten des Kantons Aargau	3 127 000.-
- Vorstudien und Untersuchungen (1969/75)	95 000.-
- Brückenschmuck	63 000.-
Gesamte Baukosten	3 285 000.-
- Zulasten Kt. Aargau (inkl. OBL & Wust)	1 764 000.-
- Zulasten Land Baden-Württemberg (ohne MWSt)	1 521 000.-
Sanierungskosten pro m ²	3 120.-
<i>OBL - Oberbauleitung</i>	
<i>Wust - Warenumsatzsteuer CH</i>	
<i>MWSt - Mehrwertsteuer D</i>	

Am Bau Beteiligte

Gesamtleitung:

Aarg. Baudepartement, Abt. Tiefbau, Unterabteilung Brückenbau, CH-5000 Aarau

Deutsche Partner:

Regierungspräsidium D-7800 Freiburg (Projekt), Strassenbauamt, D-7800 Bad Säckingen (Bauleitung)

Projekt und örtliche Bauleitung:

Ingenieurgemeinschaft H. Zumbach, Aarau/E. Studer, Zürich

Architektonische Beratung:

U. Burkard, Architekt, Kaiserstuhl

Kanalisationsprojekt:

Gebr. Hunziker AG, Winterthur

Prüfingenieur:

Eglin, Ristic AG, Stein AG

Brückenschmuck:

R. Galizia, eidg. dipl. Bildhauermeister, Muri (Kopie Nepomuk)
J. Ineichen, Bildhauer und Restaurateur, Niederlenz (Kopie Wappen)

Sanierung der Unterbauten:

Firma Locher & Cie. AG, Baden

Hauptunternehmer:

Arbeitsgemeinschaft Zschokke-Wartmann AG (Stahlbau)/Jäggi AG (Stahlbeton), beide Brugg

Subunternehmer:

- Mageba SA, Bülach Lager
- Spanncon AG, Vorspannung Lyssach
- H. Stöcklin, Stäfa GHH-Fahrbahnübergänge
- Arge Atag/Büchler, Abdichtung und Belag Seon
- A. Hasler, Stein Geländer
- Fietz + Leuthold, Bohrpfähle AG, Zürich
- Lederer + Eisenhut, Korrosionsschutz Oensingen

Die Strasse als Gestaltungsaufgabe

(Ho) Im Heft 4/86 des Schweizerischen «Heimatschutz» wird die Strasse zum Schwerpunktthema. Verschiedene Arti-

kel befassen sich mit ihr als öffentlichem Raum, als Lebensraum, mit Problemen der Verkehrsberuhigung und Grundsätzen der Strassenprojektierung. Im Bild werden unsere Strassen einst und heute einander gegenübergestellt.

«Die Strassen in alten Ortskernen sind Räume mit menschlichem Massstab, nicht weil die Ingenieure früher menschenfreundlicher waren, sondern weil es keine Autos gab», heisst es im Editorial. Probleme schaffen uns die Verkehrswege seither genau.