Objekttyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft 44: **Brücke Siggenthal**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

lich erstellt war und eine Messequipe der Empa Dübendorf die im nächsten Beitrag von G. Egger beschriebenen statisch-dynamischen Probebelastungen durchführen konnte.
Die Projektierung, das politische Seilziehen und der Bau der in den Bildern 1 und 2 gezeigten Brücke haben somit fast ein Arbeitsleben lang gedauert. Als Ergebnis wurden neue Verkehrsverbindungen geknüpft und arg strapazierte Quartiere entlastet. Nicht zuletzt ist dadurch die ganze Gegend velofreundlicher geworden.

Konzept und Nutzung

Die beiden Bogenwiderlager stützen sich in den Steilböschungen auf beiden Seiten der Limmat ab, und der Bogen überspannt den Flussraum, ohne ihn zu stören. Der Brückenträger setzt sich auf der Seite Baden mit drei und auf der Siggenthalerseite mit einer Vorlandspannweite bis zu den beiden Widerlagern fort. Die Spannweiten sind mit maximal 24,5 m im Vorlandbereich relativ kurz, über dem Bogen werden sie zum Bogenscheitel hin zunehmend kleiner. Die Schlankheit des Brückenträgers ist relativ gering.
Die Brücke bietet mit ihrer Gesamtbreite von 19,1 m neben dem Autoverkehr auch Fussgängern, Radfahrern und dem öffentlichen Verkehr Platz. Im Brückenhohlkasten wurden zudem zahlreiche Werkleitungen verlegt.

Brückenkonstruktion

Das Brückentragwerk besteht aus dem 213,7 m langen Brückenträger, dem Bogen mit einer Spannweite von 117,3 m und einem Bogenstich von 25,4 m, den Stützenpaaren, den Widerlagern und den Fundamenten. Das Bauwerk überquert die Limmat und den Oberwasserkanal des Flusskraftwerkes Kappelerhof in einer Höhe von rund 35 m.
Die Brücke ist schwimmend mit Bewegungszentrum im Bogenscheitel gelagert. Bei den Widerlagern ist die Brücke in Längsrichtung verschieblich und quer durch je ein Lager gehalten. Alle Stützen sind monolithisch mit dem Brückenüberbau verbunden und in den Fundamenten eingespannt.
Die Vertikallasten werden bei den Widerlagern und den Vorlandstützen direkt in den Untergrund abgegeben. Über dem Bogen addieren sich die Kräfte vom Bogenscheitel, wo nur der Horizontalschub wirkt, nach unten bis zu den Kämpferfundamenten, wo sie als schiefe Kräfte in den Untergrund geleitet werden. Die Horizontallasten in Brückenlängsrichtung werden voll

EINE KERNKOMPETENZ

BATIGROUP AG
Brückenbau
Binzmühlestrasse 11
CH-8050 Zürich

BATIGROUP