

Gefahrenbeurteilung von Schwemmholzverklausungen in Flüssen. Teil 1, Verklausungswahrscheinlichkeit

Autor(en): **Schalko, Isabella / Schmocker, Lukas / Weitbrecht, Volker**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria**

Band (Jahr): **111 (2019)**

Heft 2

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-941516>

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.

Gefahrenbeurteilung von Schwemmholzverklausungen in Flüssen: Teil 1 – Verklausungswahrscheinlichkeit

Isabella Schalko, Lukas Schmocker, Volker Weitbrecht, Robert Boes

Zusammenfassung

Während Hochwasserereignissen können Schwemmholzverklausungen vor allem an Brückenbauwerken auftreten. Um kritische Brückenquerschnitte zu identifizieren, ist die Vorhersage der Verklausungswahrscheinlichkeit von massgebender Bedeutung. Frühere Untersuchungen wurden hauptsächlich für Brückendeckwerke durchgeführt. Brückenpfeiler können die Verklausungswahrscheinlichkeit zusätzlich erhöhen, wurden bisher aber nicht detailliert untersucht. Im Rahmen einer Doktorarbeit wurden deshalb Modellversuche an der VAW durchgeführt, um die Verklausungswahrscheinlichkeit bei Brückenpfeilern zu ermitteln. Während der Modellversuche wurde die Verklausungswahrscheinlichkeit in Abhängigkeit der (1) Zuflussbedingungen, (2) Pfeilereigenschaften mit unterschiedlicher Rauheit, Form, Durchmesser und Anzahl, (3) Holzeigenschaften mit verschiedenen Holzlängen, -durchmessern, -dichten, Hölzern mit und ohne Ästen, Holztransportarten (Einzel- versus schubweiser Transport) und des (4) Sohlmaterials bzw. Pfeilerkolks untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass die Verklausungswahrscheinlichkeit hauptsächlich eine Funktion der Zufluss-Fliessgeschwindigkeit und Holzlänge ist. Die Ergebnisse wurden in einer Abschätzgleichung zusammengefasst, um die Verklausungswahrscheinlichkeit zu quantifizieren und so die Gefahrenbeurteilung in der Praxis zu ermöglichen.

Schwemmholztransport resultierte in höheren Verklausungswahrscheinlichkeiten im Vergleich zu Einzeltransport. Aufgrund der limitierten Anzahl an Modellversuchen wurde dieser Aspekt nicht in der Abschätzgleichung berücksichtigt. Gemäss *Bezzola et al.* (2002) hat die Zufluss-Froude-Zahl F_o einen geringen Einfluss auf p , während *Schmocker und Hager* (2011) F_o als massgebenden Parameter definiert haben.

Der Einfluss von Zuflussbedingungen, Holzeigenschaften und Pfeilerformen auf die Verklausungswahrscheinlichkeit bei Brückenpfeilern wurde mit Hilfe von Modellversuchen von *Lyn et al.* (2003) und *De Cicco et al.* (2018) untersucht. Die Ergebnisse zeigten, dass die Zufluss-Fliessgeschwindigkeit und Holzlänge einen massgebenden Einfluss auf die Verklausungswahrscheinlichkeit haben. Die Pfeilerform wurde von *De Cicco et al.* (2018) variiert, jedoch waren die Unterschiede der Verklausungswahrscheinlichkeit gering. Die Ergebnisse beider Studien wurden nicht in einer Abschätzgleichung zusammengefasst. Untersuchungen zu Schwemmholzverklausungen an anderen Bauwerken (Geschiebesammler, Hochwasserentlastungsanlagen) sind u.a. in

1. Einleitung

Während Hochwasserereignissen kann Schwemmholz aufgrund von Seitenerosion oder Hangrutschungen in das Gewässer eingetragen werden. Zusätzlich kann Holz, das sich bereits im Gerinne befindet (Gerinneholz oder Totholz), mobilisiert werden. Durch die transportierte Schwemmholzmenge erhöht sich die Gefahr von Schwemmholzverklausungen an Brückenbauwerken oder Wehren und somit die Gefahr von Ausuferungen sowie Kolkbildung an Pfeilern (*Bild 1*). Brücken- und Wehrpfeiler erhöhen dabei zusätzlich die Verklausungswahrscheinlichkeit. Um die Gefahrenbeurteilung bei Hochwasserereignissen zu verbessern, ist eine Abschätzung der Verklausungswahrscheinlichkeit von Schwemmholz an Brücken zwingend erforderlich.

Bezzola et al. (2002) und *Schmocker und Hager* (2011) haben mit Hilfe von hydraulischen Modellversuchen die Verklausungswahrscheinlichkeit an Brückendeckwerken untersucht. In beiden Studien wurden die Ergebnisse in Abschätzgleichungen zusammengefasst, um die Verklausungswahrscheinlichkeit p in Abhängigkeit der Zuflussbedingungen und

Holzeigenschaften zu bestimmen. Bei den Modellversuchen wurde p basierend auf der Zugabe von drei (*Bezzola et al.*, 2002) bzw. acht (*Schmocker und Hager*, 2011) Einzelhölzern bestimmt. Gemäss *Bezzola et al.* (2002) ist p hauptsächlich eine Funktion der Holzabmessungen (Länge und Durchmesser) in Relation zu den Brücken- bzw. Querprofilabmessungen. Schubweiser



Bild 1. Verklausung an einem Brückenpfeiler und strukturelle Versagenswahrscheinlichkeit aufgrund von Kolk (Foto: *bridgemastersinc.com*).

Piton und Recking (2015), STK (2017) oder Furlan et al. (2018a) zusammengefasst.

Basierend auf der vorhandenen Literatur kann die Verklausungswahrscheinlichkeit p somit für Brückendeckwerke abgeschätzt werden. Die massgebenden Parameter, die den Verklausungsprozess definieren, sind jedoch unterschiedlich. Eine Abschätzgleichung, die den Einfluss von Brückenpfeilern und schubweisen Schwemmholztransport berücksichtigt, ist zurzeit nicht vorhanden. Im Rahmen einer Doktorarbeit zur Gefahrenbeurteilung von Schwemmholzverklausungen in Flüssen wurden deshalb Modellversuche an der Versuchsanstalt für Wasserbau, Hydrologie und Glaziologie (VAW) durchgeführt, um die Verklausungswahrscheinlichkeit p bei Brückenpfeilern in Abhängigkeit der (1) Zuflussbedingungen, (2) Pfeilereigenschaften, (3) Holzeigenschaften, und eines (4) Pfeilerkolks zu bestimmen

(Schalko, 2018; Schalko et al., 2019a). Die Ergebnisse der Modellversuche zur Verklausungswahrscheinlichkeit werden in diesem Heft (Teil 1) zusammengefasst und die Abschätzgleichung für die Berechnung der Verklausungswahrscheinlichkeit bei Brückenpfeilern vorgestellt. In einem zweiten Teil (Schalko et al., 2019b) werden die Ergebnisse zum Aufstau infolge einer Schwemmholzverklausung vorgestellt. Die Doktorarbeit wurde vom BAFU finanziert und war Teil des interdisziplinären Forschungsprojekts WoodFlow: Schwemmholzmanagement an Fließgewässern (Ruiz-Villanueva et al., 2016).

2. Methodik

2.1 Versuchsaufbau und Messtechnik

Die Modellversuche wurden an der VAW in einem neigbaren Kanal (10.7 m lang, 1.0 m

breit, und 0.8 m tief) im Massstab 1:20 durchgeführt. Der Durchfluss von bis zu $Q = 265$ l/s wurde mit Hilfe eines MID (magnetisch-induktiver Durchflussmesser) gemessen. Die Zuflussbedingungen wurden mit der Kanalneigung J_o und dem Durchfluss Q variiert. Die Wassertiefe wurde mit einem Ultraschallsensor (UDS) und die Sohltopografie mit einem Laser-Distanz-Sensor (LDS) gemessen. Der Grossteil der Versuche wurde mit einer rauen ($k_{St, Prototyp} \approx 30$ m^{1/3}/s), festen Sohle durchgeführt. Ein kreisförmiger Brückenpfeiler aus Aluminium wurde 5 m unterstrom des Einlaufs in die Mitte des Kanals platziert. Für ausgewählte Versuche wurde die Pfeileranzahl, Pfeilerrauheit und Pfeilerform variiert. Weiter wurde für eine Testserie eine bewegliche Sohle mit Einkornmaterial eingebaut. Das zugegebene Holz sowie das erodierte Sediment wurden am Kanalende in einem Korb aufgefangen. Der Versuchsaufbau und die Notation sind in Bild 2 dargestellt.

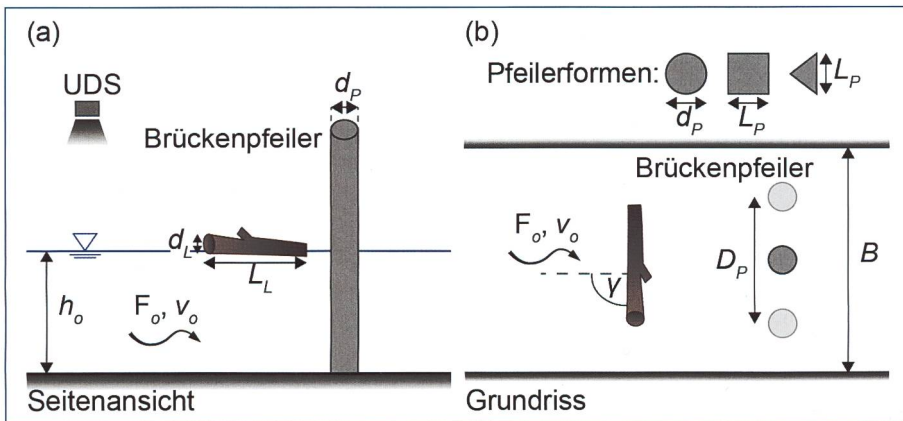


Bild 2. Seitenansicht und Situation des Versuchsaufbaus mit 1 bzw. 2 Pfeilern; UDS = Ultraschallsensor, h_o = Zufluss-Wassertiefe, F_o = Zufluss-Froude-Zahl, v_o = Zufluss-Fließgeschwindigkeit, L_L = Holzlänge, d_L = Holzdurchmesser, d_p = Pfeilerdurchmesser, L_p = Pfeilerlänge, γ = Holzausrichtungswinkel, D_p = axialer Pfeilerabstand, B = Kanalbreite und verschiedene Pfeilerformen.

2.2 Modellschwemmholz

Als Modellschwemmholz wurde natürliches Holz mit und ohne Ästen verwendet und die Abmessungen basierend auf Erfahrungswerten von früheren Hochwasserereignissen gewählt (Bezzola und Hegg, 2007; Manners et al., 2007). Die Holzlängen variierten zwischen $L_L = 0.08$ m, 0.10 m, 0.20 m und 0.40 m und die Holzdurchmesser zwischen $d_L = 0.004$ m, 0.015 m und 0.03 m. Hölzer ohne Äste entsprechen dem Holztyp «Reg.». Der Einfluss von Ästen auf die Verklausungswahrscheinlichkeit wurde mit Hilfe von zwei verschiedenen Holztypen untersucht. Der «2D»-Typ entspricht einem Holz mit Ästen auf zwei Seiten, der «3D»-Typ weist Äste

Testserie	Tests	Parameter
A	A1	Anzahl Versuchswiederholungen
	A2-A9	Reproduzierbarkeit
	A10-A18	Holzausrichtungswinkel γ
B	B1-B43	Zuflussbedingungen (h_o , v_o , F_o) und Holzlänge L_L
	B44-B55	Holzdurchmesser d_L
C	C1-C4	Pfeilerrauheit
	C5-C16	Pfeileranzahl mit $L_L > D_p$
	C17-C28	Pfeilerform
	C29-C37	Pfeilerdurchmesser d_p
D	D1-D7	Äste
	D8-D11	Holzdichte ρ_L
E	E1-E17	schubweiser Transport (3-5 Hölzer)
	E18-E21	kontinuierlicher Transport (40 Hölzer)
	E22-E25	schubweiser Transport (40 Hölzer)
F	F1-F6	Pfeilerkolk

Tabelle 1. Testprogramm der Testserien A-F mit untersuchten Parametern (weitere Details siehe Schalko, 2018).

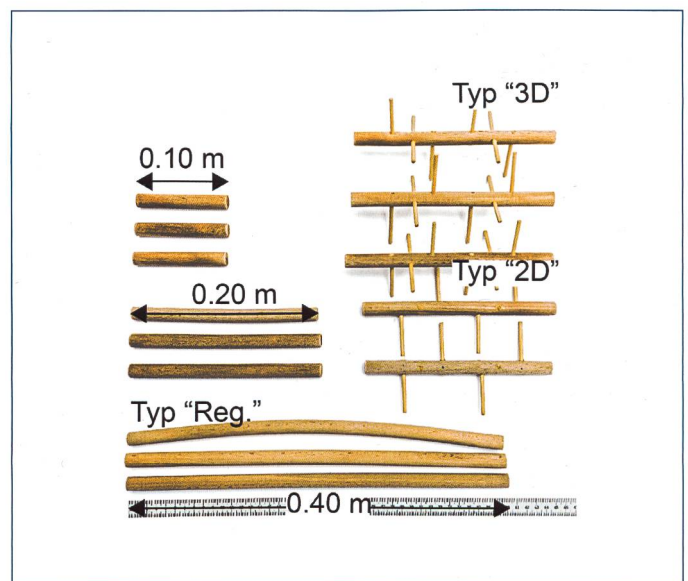


Bild 3. Modellschwemmholz mit $d_L = 0.015$ m.

auf vier Seiten auf (Bild 3). Die Äste sind 0.04 bis 0.05 m lang und 0.004 m dick. Für den Grossteil der Versuche wurde das Holz vor den Versuchen nicht gewässert und hatte eine Dichte von ca. $\rho_L = 460 \text{ kg/m}^3$. Die Hölzer wurden immer schwimmend transportiert und hatten somit keinen Kontakt mit dem Kanalboden. Um den Einfluss der Holzdicke auf die Verklauungswahrscheinlichkeit zu untersuchen, wurden Hölzer für 2 bis 5 Monate gewässert, womit sich die Dicht auf ca. $\rho_L = 850 \text{ kg/m}^3$ bzw. $\rho_L = 1320 \text{ kg/m}^3$ erhöhte.

2.3 Versuchsablauf und Versuchsprogramm

Die Verklauungswahrscheinlichkeit p wurde mit Hilfe von sechs Testserien (A–F, Tabelle 1) ermittelt, die 153 Einzelversuche und 10 020 zugegebene Hölzer umfassten.

In Testserie A wurden Reproduzierbarkeitsversuche durchgeführt und die erforderliche Anzahl der Versuchswiederholungen ermittelt, indem bei einem Versuch ein Holzstück 300-mal zugegeben wurde (Test A1; Tabelle 1). Weiter wurde der Einfluss des Holzaustrichtungswinkels bezogen auf die Kanalachse (Bild 2b) $\gamma = 0^\circ, 45^\circ$ und 90° auf p untersucht. Basierend auf den Ergebnissen dieser Versuchsserie wurde der Versuchsablauf für die Standardversuche festgelegt. Ein Holzstück wurde quer zur Fließrichtung ($\gamma = 90^\circ$) 1 m oberstrom des Brückenpfeilers in Kanalmitte zugegeben, um die höchste Verklauungswahrscheinlichkeit zu ermitteln. Falls das Holzstück beim Brückenpfeiler hängen blieb, wurde dies als «Verklauung» bewertet und das Holzstück wieder aus dem Kanal entnommen. Dieser Vorgang wurde für jede Versuchseinstellung 40-mal wiederholt, um eine statistisch signifikante Verklauungswahrscheinlichkeit mit einer Genauigkeit von $\pm 10\%$ (basierend auf dem Test mit 300 Wiederholungen; Test A1 in Tabelle 1) zu berechnen. Die Reproduzierbarkeit der Modellversuche konnte für verschiedene Zuflussbedingungen und Holzabmessungen bestätigt werden (Schalko, 2017).

In Testserie B wurde der Einfluss der Zuflussbedingungen ($h_o = 0.05\text{--}0.20 \text{ m}$, $v_o = 0.08\text{--}1.12 \text{ m/s}$, $F_o = 0.08\text{--}1.2$), der Holzlänge ($L_L = 0.08 \text{ m}$, 0.10 m , 0.20 m und 0.40 m) und des Holzdurchmessers ($d_L = 0.004 \text{ m}$, 0.015 m und 0.03 m) auf p untersucht.

In Testserie C wurden für ausgewählte Zuflussbedingungen die Pfeilerrauheit, Pfeileranzahl und Pfeilerform variiert. Bei der Pfeilerrauheit wurde p für einen glatten (Prototyp: Stahl) und einen rauen (Pro-

totyp: Beton) Pfeiler untersucht. Bei der Pfeilerform wurde der Einfluss eines dreieckigen, quadratischen und kreisförmigen (Standardversuche) Pfeilerquerschnitts (Bild 2b) auf p getestet. Weiter wurde der Pfeilerdurchmesser ($d_p = 0.01 \text{ m}$, 0.025 m , 0.05 m) variiert. Bei der Pfeileranzahl wurden die Versuche mit zwei kreisförmigen

Pfeilern und einem axialen Pfeilerabstand von $D_p = 0.33 \text{ m}$ durchgeführt. Ähnlich zu den Standardversuchen mit einem kreisförmigen Pfeiler wurden die Hölzer mit $L_L = 0.40 \text{ m}$ quer zur Fließrichtung 1 m oberstrom der Brückenpfeiler in Kanalmitte zugegeben. Die Holzlänge wurde so gewählt, dass sich die Verklauung

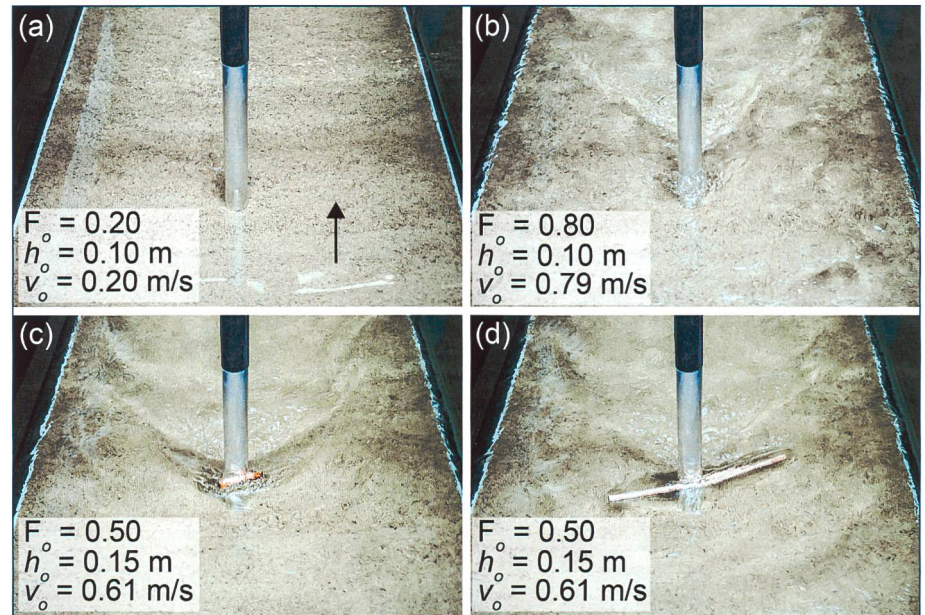


Bild 4. Modellversuche zur Verklauungswahrscheinlichkeit p mit verschiedenen Zuflussbedingungen und Holzlängen (a) $v_o = 0.20 \text{ m/s}$ versus (b) $v_o = 0.79 \text{ m/s}$; (c) $L_L = 0.10 \text{ m}$ versus (d) $L_L = 0.40 \text{ m}$ mit $v_o = 0.61 \text{ m/s}$.

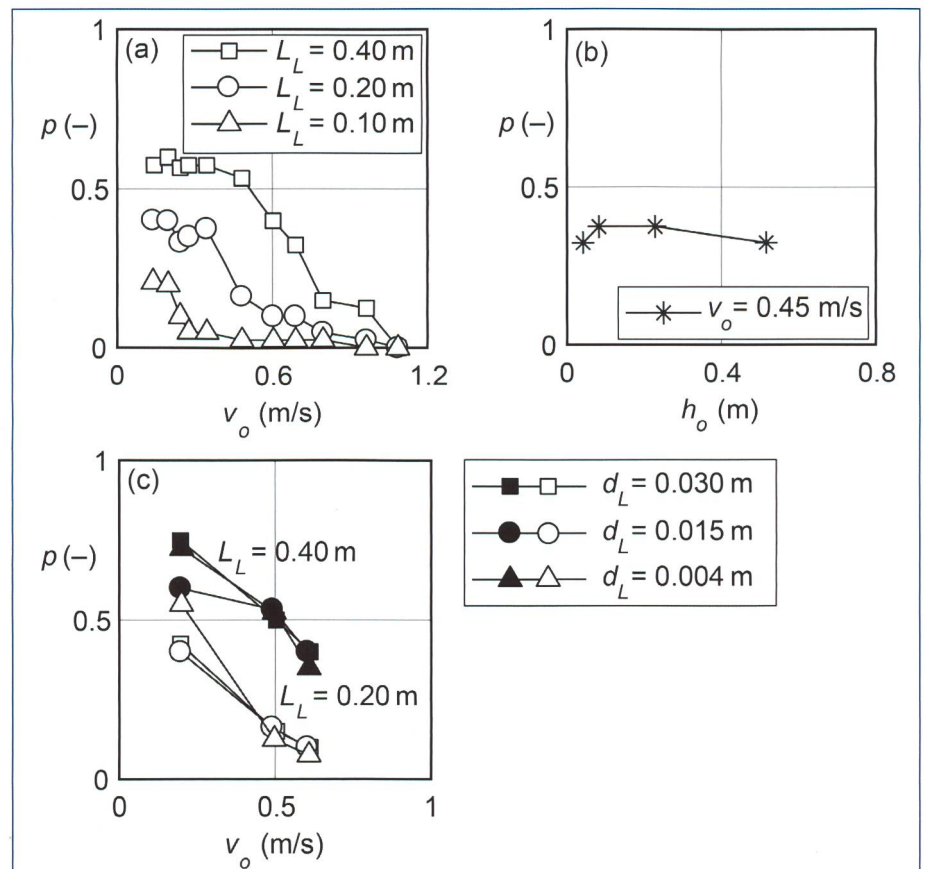


Bild 5. Verklauungswahrscheinlichkeit p versus (a) v_o für verschiedene Holzlängen L_L mit $d_L = 0.015 \text{ m}$, (b) h_o für konstantes $v_o = 0.45 \text{ m/s}$, (c) v_o für verschiedene d_L mit $L_L = 0.20 \text{ m}$ und 0.40 m .

über beide Brückenpfeiler bildet ($L_L > D_P$). Somit ist der Verklauungsprozess anders als bei einem einzelnen Pfeiler.

In Testserie D wurde der Einfluss der Holzeigenschaften (Äste und Holzdicke) auf p untersucht. Dabei wurden sowohl 2D- als auch 3D-Typen getestet. Bei den Standardversuchen hatten die Hölzer eine Dichte von $\rho_L = 460 \text{ kg/m}^3$. Mit Hilfe der Wässerung wurde die Holzdicke auf $\rho_L = 850 \text{ kg/m}^3$ bzw. $\rho_L = 1320 \text{ kg/m}^3$ erhöht.

In Testserie E wurden verschiedene Schwemmholztransportarten geprüft. Diese umfassen schubweisen (Zugabe von 3, 5 oder 40 Hölzern gemeinsam) und kontinuierlichen (Zugabe von 40 Hölzern hintereinander) Transport.

In Testserie F wurde der Einfluss eines Pfeilerkolks auf p untersucht. Die Versuche wurden mit Einkornmaterial und einem mittleren Korndurchmesser $d_m = 5.6 \text{ mm}$

durchgeführt. Aufgrund der beweglichen Sohle und den Zuflussbedingungen mit $F_o = 0.8$, $h_o = 0.10 \text{ m}$ und $v_o = 0.79 \text{ m/s}$ bildete sich ein Pfeilerkolk. Die dimensionslose Sohlschubspannung resultierte zu $\theta = 0.061$ und war somit grösser als $\theta_{cr} = 0.047$ für Transportbeginn. Nachdem sich ein Gleichgewichtskolk mit einer maximalen Kolktiefe von $S_{max} = 0.045 \text{ m}$ gebildet hatte, wurde p für $v_o = 0.79 \text{ m/s}$ bestimmt. Um p für weitere Zuflussbedingungen und mit der gleichen Kolktiefe zu testen, wurden Q und J_o reduziert.

3. Ergebnisse

3.1 Einfluss der Zuflussbedingungen und Holzabmessungen auf p

Fotos der Modellversuche mit verschiedenen Zuflussbedingungen und Holzlängen sind in Bild 4 abgebildet. Erkennbar sind

insbesondere die verschiedenen Strömungsbedingungen (Wellen, Turbulenz) im Nahbereich des Pfeilers in Abhängigkeit der Zufluss-Fliessgeschwindigkeit.

Der Einfluss der Zufluss-Fliessgeschwindigkeit v_o und Holzlänge L_L auf p ist in Bild 5a dargestellt. Für $L_L = 0.20 \text{ m}$ variiert p zwischen 0 und 40 %, wobei p für $v_o \geq 0.8 \text{ m/s}$ gegen Null strebt und den maximalen Wert $p = 40 \%$ für $v_o = 0.08 \text{ m/s}$ erreicht. Somit nimmt p mit abnehmendem v_o zu. Bei einer kleinen Zufluss-Fliessgeschwindigkeit bleiben Hölzer am Pfeiler hängen, sobald ein Teil des Holzes den Pfeiler berührt. Im Gegensatz dazu können Hölzer, die mit hoher Geschwindigkeit transportiert werden, zwar den Pfeiler berühren, werden aber aufgrund der erhöhten Oberflächenwellen und Turbulenz weitertransportiert (Bild 4a vs. b). Für ein konstantes $v_o = 0.14 \text{ m/s}$ nimmt p mit zunehmender L_L zu ($p = 21 \%$ für $L_L = 0.10 \text{ m}$ im Vergleich zu $p = 58 \%$ für $L_L = 0.40 \text{ m}$), da ein längeres Holz stabiler transportiert wird und die Fließgeschwindigkeitsschwankungen besser ausgleichen kann (Bild 4c vs. d). Kurze Hölzer können sich aufgrund der Oberflächenwellen und Turbulenz eher wieder vom Pfeiler lösen. Zudem ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie exakt mittig auf den Pfeiler treffen, klein.

Der Einfluss der Zuflussbedingungen wurde weiter untersucht, indem v_o konstant gehalten und h_o variiert wurde. In Bild 5b ist p für $v_o = 0.45 \text{ m/s}$ und $L_L = 0.20 \text{ m}$ in Abhängigkeit von h_o dargestellt. Für $h_o = 0.04\text{--}0.52 \text{ m}$ variiert p zwischen $\pm 5 \%$; der Schwankungsbereich ist somit geringer als die Reproduzierbarkeit mit $\pm 10 \%$. Sobald Hölzer vollständig schwimmend transportiert werden, hat die Kanalsole und somit auch h_o keinen Einfluss auf p . Für ein bestimmtes v_o und L_L , ist der Einfluss von h_o somit vernachlässigbar. Für die Bemessungsgleichung ist daher F_o als

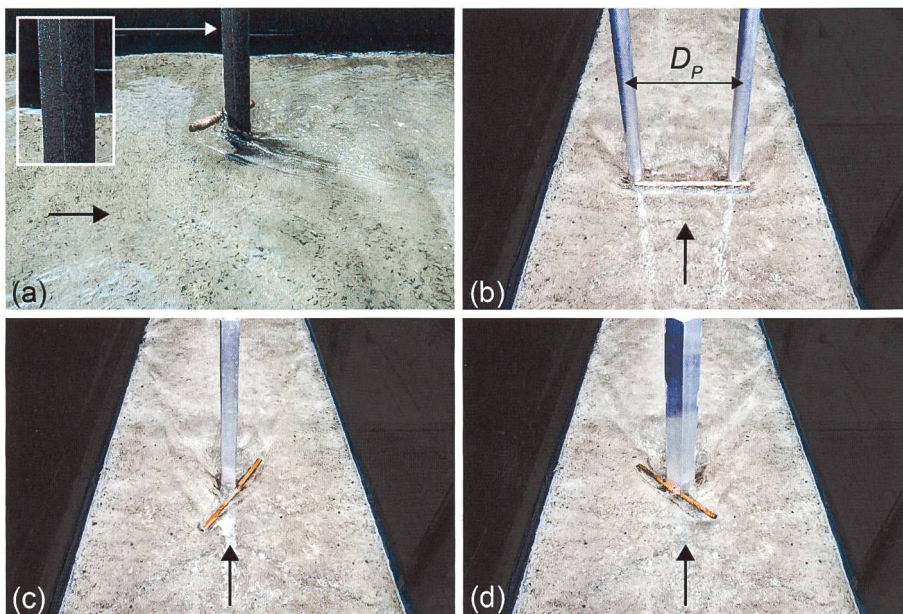


Bild 6. Modellversuche zur Verklauungswahrscheinlichkeit p mit verschiedenen Pfeilereigenschaften (a) rauher Pfeiler, (b) 2 Pfeiler, (c) quadratischer und (d) dreieckiger Pfeiler.

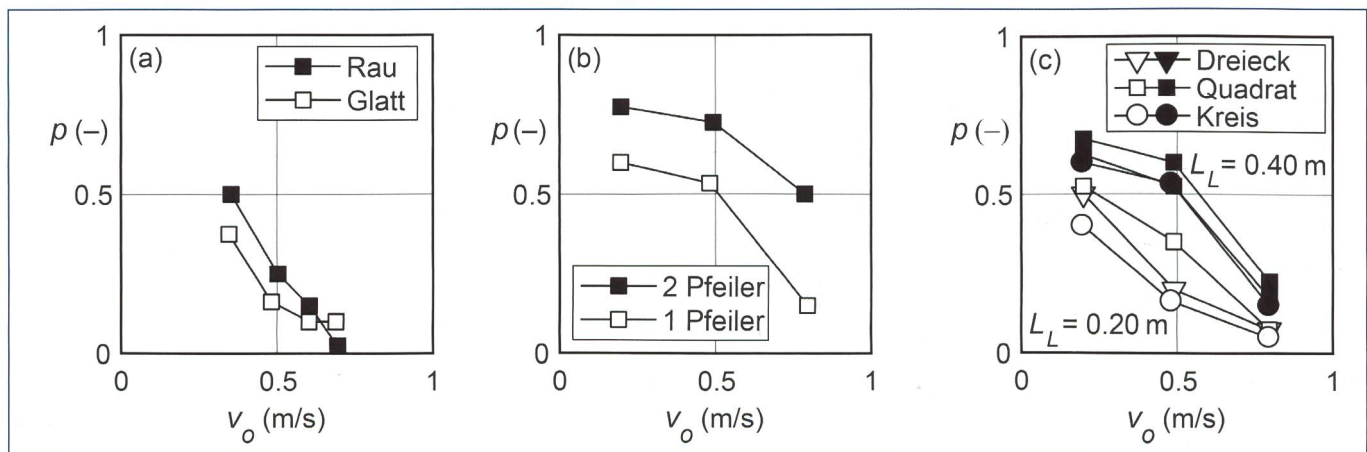


Bild 7. Verklauungswahrscheinlichkeit p versus v_o für (a) glatten versus rauhen Pfeiler mit $L_L = 0.20 \text{ m}$, (b) 1 versus 2 Pfeiler mit $L_L = 0.40 \text{ m}$, (c) dreieckiger versus quadratischer versus kreisförmiger Pfeiler mit $L_L = 0.20 \text{ m}$ und $L_L = 0.40 \text{ m}$.

Parameter nicht geeignet. Im Gegensatz dazu weist F_o einen grossen Einfluss auf den Aufstau infolge einer Schwemmholzverklauung auf (Schalko et al., 2018 und 2019b – Teil 2).

Der Einfluss des Holzdurchmessers d_L auf p wurde für zwei verschiedene L_L und verschiedene v_o getestet (Bild 5c). Die mittleren Abweichungen von p variieren zwischen $\pm 5\%$ und befinden sich somit innerhalb der Reproduzierbarkeit. Somit ist der Einfluss des Holzdurchmessers auf die Verklauungswahrscheinlichkeit im Gegensatz zur Holzlänge von untergeordneter Bedeutung.

3.2 Einfluss der Pfeilereigenschaften auf p

Die Pfeilereigenschaften umfassen die Pfeilerrauheit, Pfeileranzahl, Pfeilerform und den Pfeilerdurchmesser (Bild 6).

Die Ergebnisse von p für einen glatten versus rauhen Brückenpfeiler sind für $L_L = 0.20$ m in Bild 7a dargestellt. Für den Grossteil der getesteten v_o ist p etwas höher für einen rauhen Pfeiler, da die Reibung zwischen Holz und Pfeiler grösser ist. Die mittlere Abweichung zwischen glattmündem rauem Pfeiler beträgt $\approx 8.4\%$ und liegt somit im Bereich der Reproduzierbarkeit. Die getesteten Pfeilerrauheiten haben somit nur einen geringen Einfluss auf p .

In Bild 7b ist p als Funktion von v_o für den Versuchsaufbau mit zwei Brückenpfeilern dargestellt. Mit zwei Brückenpfeilern ist p im Mittel um 24 % grösser, wobei die Unterschiede in p mit zunehmendem v_o grösser werden. Der Verklauungsprozess kann wie folgt beschrieben werden: Das Holz wird mit $\gamma = 90^\circ$ der Strömung zugegeben. Falls das Holz die Ausrichtung nicht verändert ($\gamma = 90^\circ$), berührt es die zwei Pfeiler mit beiden Enden und es kommt zu einer Verklauung über beide Pfeiler. Falls sich das Holz dreht, berührt das Holz nur einen der beiden Pfeiler und es kommt entweder zu (1) einer Kippbewegung des Holzes und wiederum zu einer Verklauung über beide Pfeiler oder (2) das Holz wird zwischen den beiden Pfeilern stromabwärts transportiert. Mit zunehmendem v_o nehmen die Oberflächenwellen zu und Hölzer drehen sich leichter. Dadurch werden mehr Hölzer zwischen den beiden Pfeilern stromabwärts transportiert und p somit reduziert.

Der Einfluss der Pfeilerform auf p ist in Bild 7c für $L_L = 0.20$ m und 0.40 m dargestellt. Für beide Holzlängen ist die Verklauungswahrscheinlichkeit p für einen quadratischen Pfeiler am grössten, da die Kontaktfläche zwischen Pfeiler und Holz

grösser ist und somit auch die Reibungskraft. Im Mittel betragen die Abweichungen von p zwischen den verschiedenen Pfeilerformen $\pm 8.5\%$ für $L_L = 0.20$ m und $\pm 4\%$ für $L_L = 0.40$ m und liegen somit im Bereich der Reproduzierbarkeit. Daher kann kein massgebender Einfluss der Pfeilerform auf p abgeleitet werden.

Der Einfluss des Pfeilerdurchmessers wurde untersucht, indem das Verhältnis d_p/L_L zwischen Pfeilerdurchmesser und Holzlänge konstant gehalten wurde. Die Verklauungswahrscheinlichkeit nimmt mit abnehmendem Verhältnis von d_p/L_L zu, wobei vor allem der Einfluss der Holzlänge auf p massgebend war.

3.3 Einfluss der Holzeigenschaften auf p

Bei den Holzeigenschaften wurde der Einfluss von Ästen (Bild 8), der Holzdicke sowie des Holztransports auf p untersucht.

Die Verklauungswahrscheinlichkeit p für Hölzer ohne Äste (Referenz) und mit Ästen variierte im Bereich der Reproduzierbarkeit, so dass kein definitiver Trend abgeleitet werden kann (Bild 9a). Je nachdem, wie das Holz mit den Ästen den Pfeiler trifft, verfangen sich die Äste entweder auf beiden Seiten oder das Holz wird aufgrund der Äste abgestossen und weitertransportiert. Im Prototyp würden die Äste voraussichtlich brechen, sobald sie den Brückenpfeiler berühren. Dieser Prozess wurde während der Modellversuche nicht beobachtet, da die Steifigkeit der Äste überschätzt wurde. Generell ist es schwierig, den Einfluss von Ästen auf p abzuschätzen, da man den Astabstand, die Festigkeit und das Bruchverhalten in der Natur nur schwer vorhersagen kann. Die Modellversuche bestätigen die Ergebnisse von Lyn et al. (2003), die ebenfalls keinen massgebenden Einfluss von Ästen

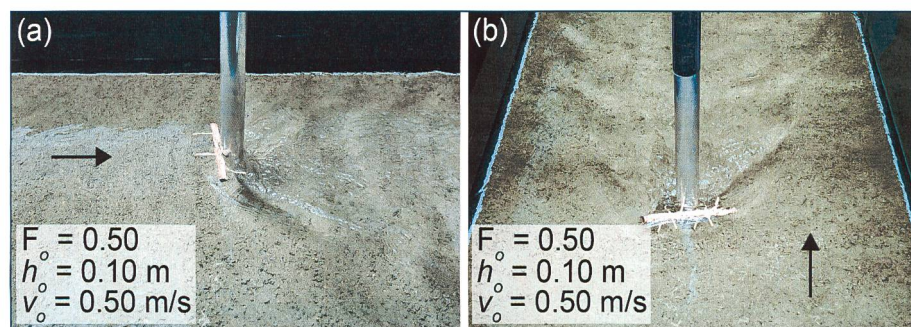


Bild 8. Modellversuche zur Verklauungswahrscheinlichkeit p mit (a) 2D-Ästen und (b) 3D-Ästen.

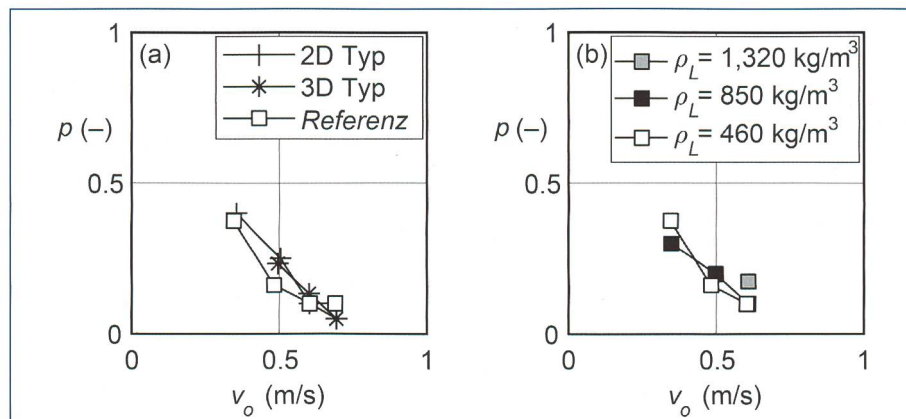


Bild 9. Verklauungswahrscheinlichkeit p versus v_o für $L_L = 0.20$ m mit (a) 2D- und 3D-Ästen sowie Hölzern ohne Äste; (b) Hölzern mit unterschiedlicher Dichte.

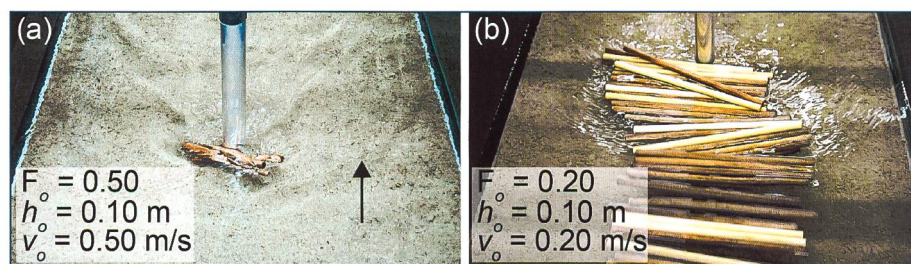


Bild 10. Schubweiser Transport mit (a) 3 Hölzern und $L_L = 0.20$ m, (b) 40 Hölzern und $L_L = 0.40$ m.

auf p identifiziert haben. Die Verklauungswahrscheinlichkeit p für Hölzer mit einer Dichte von $\rho_L = 460 \text{ kg/m}^3$ im Vergleich zu $\rho_L = 850 \text{ kg/m}^3$ variierte im Mittel zwischen $\pm 4\%$ (Bild 9b). Für Hölzer mit $\rho_L = 1320 \text{ kg/m}^3$ und $v_o = 0.61 \text{ m/s}$ erhöhte sich p um 8% . Bei dieser Dichte wurden die Hölzer jedoch nicht mehr schwimmen, sondern am Kanalboden transportiert. Der Transportprozess kann somit nicht mit den anderen Ergebnissen verglichen werden. Unter der Voraussetzung, dass die Hölzer schwimmend transportiert werden, kann der Einfluss der Dichte auf p vernachlässigt werden, da die Unterschiede in p im Bereich der Reproduzierbarkeit liegen. Furlan et al. (2018b) haben ebenfalls keinen massgebenden Einfluss der Holzdicke ($\rho_L = 400\text{--}990 \text{ kg/m}^3$) auf p identifiziert.

Schubweiser Holztransport mit 3 und 40 Hölzern ist in Bild 10 dargestellt. Der Einfluss von schubweisem Holztransport mit 3 bis 5 Hölzern auf p mit $L_L = 0.40 \text{ m}$ ist für die Konfiguration mit einem Brücken-

pfeiler in Bild 11a und mit zwei Brückenpfeilern in Bild 11b dargestellt. Für beide Konfigurationen erhöht sich p im Mittel um $\approx 18\%$ für schubweisen Holztransport im Vergleich zu Einzeltransport, wobei die Unterschiede zwischen 3 und 5 Hölzern eher klein sind. Mit zwei Brückenpfeilern und $v_o = 0.50 \text{ m/s}$ erreicht $p = 100\%$. Weiter beträgt für $v_o = 0.97 \text{ m/s}$ und zwei Brückenpfeiler $p \geq 78\%$ im Vergleich zu $p \leq 13\%$ für einen Brückenpfeiler. Sobald $L_L \geq D_p$ und der Holztransport schubweise stattfindet, resultiert $p \geq 75\%$.

Der Einfluss von schubweisem und kontinuierlichem Holztransport mit 40 Hölzern auf p wurde für ausgewählte Zuflussbedingungen und einen Brückenpfeiler untersucht. Bei der kontinuierlichen Holzzugabe nimmt p im Vergleich zu Einzeltransport für beide getesteten Holzlängen um 33% zu. Im Gegensatz dazu ist p für schubweisen Holztransport mit 40 Hölzern im Mittel um $\approx 15\%$ geringer im Vergleich zu Einzeltransport. Die Reproduzierbarkeit der schubweisen Zugabe von

40 Hölzern war im Vergleich zu den anderen Versuchen schwieriger. Während der Versuche wurde beobachtet, dass Hölzer zwar den Pfeiler berührten, sich jedoch die Verklauung aufgrund der nachfolgenden Hölzer wieder löste. Weiter weicht der Zusammenhalt der Modellhölzer von Prototypen ab. Der Einfluss der Rauheit (bzw. Rinde oder Verastung), Geometrie und Dichte der Prototypen kann zu einer kompakteren Verklauung führen und somit p erhöhen. Aufgrund der begrenzten Anzahl an Modellversuchen kann der Einfluss von schubweisem Transport mit 40 Hölzern auf p nicht abschliessend bestimmt werden.

3.4 Einfluss eines Pfeilerkolks p

Um den Einfluss eines Pfeilerkolks auf p zu bestimmen, wurden Versuche mit einer beweglichen Sohle durchgeführt. Die Abweichungen zwischen p ohne Pfeilerkolk (Referenz) und mit Pfeilerkolk betragen im Mittel $\pm 12\%$ für beide getesteten Stamm-längen L_L (Bild 12a und b). Da kein Trend erkennbar ist und die Abweichungen in etwa der Reproduzierbarkeit entsprechen, ist der Einfluss des Pfeilerkolks auf p für diese Studie nicht massgebend. Der Einfluss einer Verklauung auf die Kolk-tiefe wurde nicht untersucht.

3.5 Abschätzgleichung Verklauungswahrscheinlichkeit p

Basierend auf den Ergebnissen kann zusammengefasst werden, dass die Verklauungswahrscheinlichkeit p zunimmt

- mit zunehmender Holzlänge,
- mit abnehmender Zufluss-Fliessgeschwindigkeit,
- für schubweisen und kontinuierlichen Schwemmholztransport und
- mit zunehmender Pfeileranzahl, falls $L_L \geq D_p$.

Falls Hölzer schwimmend transportiert werden, hat die Zufluss-Wassertiefe keinen Einfluss auf p , da das Holz nicht mit der Sohle in Kontakt ist. Weiter haben die Versuche gezeigt, dass der Holzdurchmesser, die Holzdicke, Hölzer mit Ästen, die Pfeilerrauheit, die Pfeilerform sowie Pfeilerkolk jeweils nur einen geringen Einfluss auf die Verklauungswahrscheinlichkeit haben bzw. der Einfluss innerhalb der Reproduzierbarkeit von $\pm 10\%$ liegt.

Um für die Gefährdungs- bzw. Schwachstellenanalyse Brückenquerschnitte hinsichtlich der Verklauungswahrscheinlichkeit beurteilen zu können, wurden die Ergebnisse der Modellversuche in einer Abschätzgleichung zusammengefasst. Die Verklauungswahrscheinlichkeit

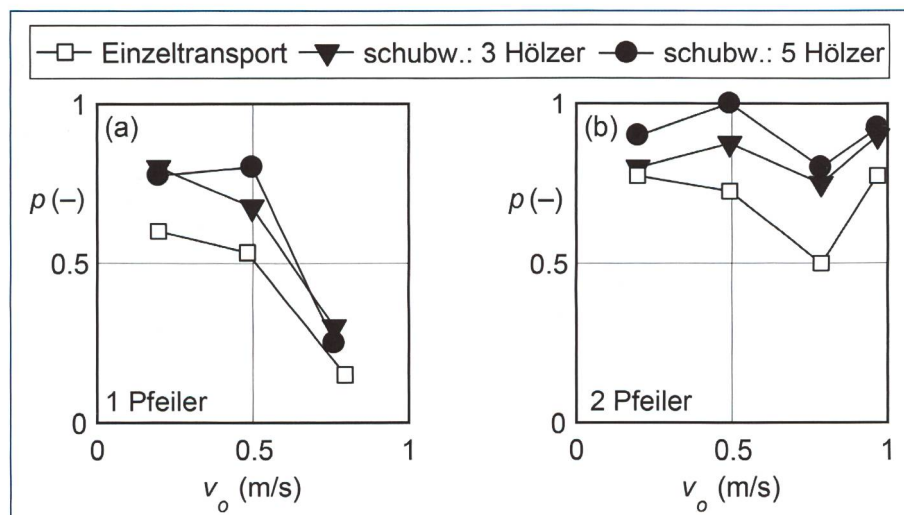


Bild 11. Verklauungswahrscheinlichkeit p versus v_o für Einzeltransport versus schubweisen Transport mit 3 bis 5 Hölzern, $L_L = 0.40 \text{ m}$ und (a) 1 Pfeiler, (b) 2 Pfeiler.

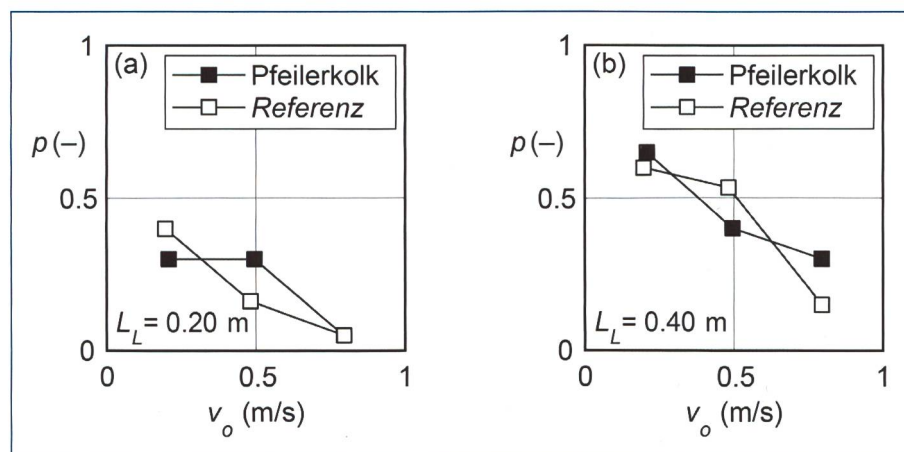


Bild 12. Verklauungswahrscheinlichkeit p versus v_o für eine feste Sohle (Referenz; ohne Pfeilerkolk) im Vergleich zu einer beweglichen Sohle (mit Pfeilerkolk) (a) $L_L = 0.20 \text{ m}$, (b) $L_L = 0.40 \text{ m}$

ρ an *einem* Brückenpfeiler kann mit Hilfe des dimensionslosen Schwemmholz-Verklaesungswahrscheinlichkeitsfaktors LW_p für Einzel- und schubweisen Transport abgeschätzt werden ($R^2 = 0.83$):

$$\rho = e^{-12.7LW_p} \quad (1)$$

mit

$$LW_p = x_n \left(\frac{v_o^2}{2gL_L} \right)^{0.43} \left(\frac{d_p}{L_L} \right)^{0.60}, \quad (2)$$

wobei

$x_n = 1.00$ für Einzeltransport

$x_n = 0.65$ für schubweisen Schwemmholztransport

Gl. (1) ist gültig für $F_o = 0.08-1.2$ bzw. $0 \leq LW_p \leq 0.53$. Gemäss Gl. (2) hat die Holzlänge L_L den grössten Einfluss auf ρ , gefolgt von Holztransport x_n , Zufluss-Fliessgeschwindigkeit v_o und Pfeilerdurchmesser d_p . Bild 13 zeigt ρ als Funktion von LW_p für alle variierten Parameter und Gl. (1).

Für die Anwendung in der Praxis muss nach der Berechnung der Verklaesungswahrscheinlichkeit entschieden werden, ob das Szenario Verklaesung in der Gefahrenbeurteilung zu berücksichtigen ist. Ab welcher Verklaesungswahrscheinlichkeit dies zu erfolgen hat, ist stark situationsabhängig und hängt auch mit dem vorhandenen Schadenpotenzial zusammen. Zudem muss abgeschätzt werden, wie sich infolge der Verlegung die Abflusskapazität der Brücke ändert und ob sich ein massgebender Aufstau im Oberwasser ergeben kann. Für die Praxisanwendung wird empfohlen, bei $\rho \geq 30\%$ und der Möglichkeit einer grösseren Verklaesung (z. B. über die gesamte Gerinnebreite) den Aufstau infolge Schwemmholzverklaesung in einem nächsten Schritt zu berechnen (Schalko et al. 2019b – Teil 2) und mit den Höhen der Ufer bzw. Hochwasserschutzdämme zu vergleichen.

Für *mehrere Brückenpfeiler* können, abhängig vom Verhältnis zwischen Holzlänge L_L und Pfeilerabstand D_p , folgende Empfehlungen abgeleitet werden:

- $L_L > D_p$: Die Verklaesungswahrscheinlichkeit für Fliessgeschwindigkeiten von $v_o = 0.20-1$ m/s (Modellmassstab 1:20) resultierte zu $\rho \geq 50\%$ für Einzeltransport und $\rho \geq 75\%$ für schubweisen Transport. Somit stellen Querschnitte mit zwei oder mehreren Brückenpfeilern eine erhöhte Verklaesungsgefahr dar, und weitere Schritte für die Gefahrenbeurteilung sind erforderlich. In diesem Fall wird em-

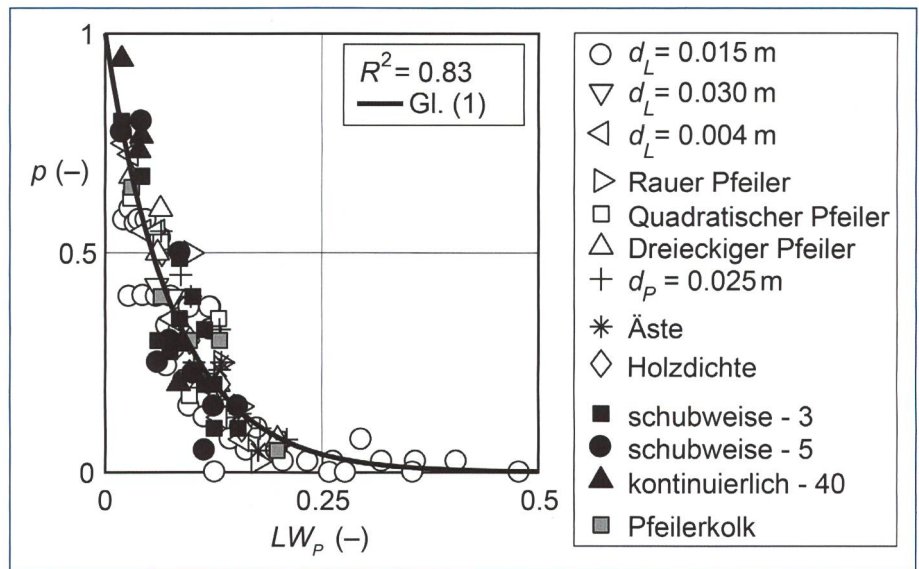


Bild 13. Verklaesungswahrscheinlichkeit an einem einzelnen Brückenpfeiler mit Gl. (1).

pfohlen, den Aufstau infolge einer Schwemmholzverklaesung abzuschätzen (Schalko et al. 2019b – Teil 2).

- $L_L < D_p$: Die Verklaesungswahrscheinlichkeit kann mittels Gl. (1) abgeschätzt werden. Bei $\rho \geq 30\%$ und der Möglichkeit zu einer Verklaesung über die Gerinnebreite wird wiederum empfohlen, den Aufstau infolge Schwemmholzverklaesung abzuschätzen (Schalko et al. 2019b – Teil 2).

4. Schlussfolgerungen

Die Verklaesungswahrscheinlichkeit bei Brückenpfeilern wurde mit Hilfe von Modellversuchen im Massstab 1:20 untersucht. Die Ergebnisse wurden in einer Abschätzgleichung quantifiziert. Die massgebenden Resultate können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Die Verklaesungswahrscheinlichkeit ρ nimmt mit zunehmender Holzlänge L_L , abnehmender Zufluss-Fliessgeschwindigkeit v_o , für schubweisen und kontinuierlichen Schwemmholztransport und mit zunehmender Pfeileranzahl zu.
2. Die Zufluss-Wassertiefe h_o hat einen zu vernachlässigenden Einfluss auf die Verklaesungswahrscheinlichkeit ρ , solange das Holz vollständig schwimmend transportiert wird.
3. Pfeilerrauheit, Äste, Pfeilerform und Pfeilerkolk haben einen geringen Einfluss auf die Verklaesungswahrscheinlichkeit ρ . Der Einfluss von Wurzelstöcken wurde nicht untersucht.
4. Mit Hilfe einer Dimensionsanalyse (Schalko, 2018) wurden die Ergebnisse der Modellversuche mit Einzeltransport und schubweisem Transport in einer Abschätzgleichung zusammen-

gefasst, um die Verklaesungswahrscheinlichkeit ρ bei einem Einzelpfeiler zu quantifizieren (Gl. [1]). Die Abschätzgleichung kann für $F_o = 0.08-1.2$ und $LW_p = 0-0.53$ ($R^2 = 0.83$) verwendet werden.

5. Die Verklaesungswahrscheinlichkeit ρ bei mehreren Brückenpfeilern kann mit dem Verhältnis zwischen Holzlänge L_L und Pfeilerabstand D_p ermittelt werden. Für $L_L > D_p$ resultiert $\rho \geq 50\%$ für Einzeltransport und $\rho \geq 75\%$ für schubweisen Transport. Somit stellen Querschnitte mit zwei oder mehreren Brückenpfeilern eine erhöhte Verklaesungsgefahr dar, und weitere Schritte für die Gefahrenbeurteilung sind erforderlich. Für $L_L < D_p$ kann ρ mit Hilfe von Gl. (1) für einen Einzelpfeiler ermittelt werden.

Die Ergebnisse dieser Doktorarbeit tragen dazu bei, die Gefahrenbeurteilung von Schwemmholzverklaesungen bei Brückenpfeilern zu verbessern und so Schwachstellen frühzeitig zu erkennen. Mittels Abschätzung der Verklaesungswahrscheinlichkeit können kritische Brückenquerschnitte identifiziert werden. Die Eingangsparameter für die Abschätzgleichung (Gl. [1]) können mit Hilfe von Abflussmessungen oder numerischer Modellierung (v_o), Waldbestand (L_L), und Informationen zu den Brückeneigenschaften (d_p) ermittelt werden. Der Einfluss der Transportart (x_n) kann mit Hilfe einer Sensitivitätsanalyse berücksichtigt werden.

Das Prozessverständnis von Schwemmholzverklaesungen an Brückenpfeilern könnte im Rahmen weiterer Modellversuche zur Interaktion zwischen Holz und Pfeiler verbessert werden. Mit Hilfe

von Untersuchungen der Strömungsverhältnisse im Bereich des Brückenpfeilers können die auf ein Schwemmholz wirkenden Kräfte abgeleitet werden. Weiter sollte der Einfluss der Festigkeitseigenschaften der Modellhölzer (E-Modul, Steifigkeit) auf den Schwemmholztransport und die Verklauung untersucht werden.

Die Auswirkungen einer Verklauung auf den Aufstau und somit auf mögliche Ausuferungen sind in Teil 2 zusammengefasst.

Literatur

Bezzola, G. R., Gantenbein, S., Hollenstein, R., Minor, H.-E. (2002). Verklauung von Brückenquerschnitten. Wasserbausymposium «Moderne Methoden und Konzepte im Wasserbau», VAW-Mitteilung 175: 87–97 (H. E. Minor, ed.). ETH Zürich, Schweiz.

Bezzola, G.R., Hegg, C. (2007). Ereignisanalyse Hochwasser 2005, Teil 1: Prozesse, Schäden und erste Einordnung. Bundesamt für Umwelt, BAFU, Eidg. Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft, WSL. Umwelt-Wissen Nr. 0707: 215 S.

De Cicco, P. N., Paris, E., Ruiz-Villanueva, V., Solari, L., Stoffel, M. (2018) In-channel wood-related hazards at bridges: A review. *River Research and Applications*, 1–12.

Furlan, P., Pfister, M., Matos, J., Amado, C., Schleiss, A. J. (2018a). Experimental repetitions and blockage of large stems at ogee crested spillways with piers. *Journal of Hydraulic Research*, 1–13.

Furlan, P., Pfister, M., Matos, J., Schleiss, A. J. (2018b). Influence of density of large stems on

the blocking probability at spillways. Proc. 7th IAHR International Symposium on Hydraulic Structures, Aachen, Deutschland.

Lyn, D. A., Cooper, T., Yi, Y. K., Sinha, R., Rao, A. R. (2003). Debris accumulation at bridge crossings: Laboratory and field studies. Report No.: FHWA/IN/JTRP-2003/10. Joint Transportation Research Program, Purdue University, West Lafayette, IN, USA.

Manners, R.B., Doyle, M.W., Small, M.J. (2007). Structure and hydraulics of natural woody debris jams. *Water Resources Research* 43: W06432.

Piton, G., Recking, A. (2015). Design of sediment traps with open check dams. II: Woody debris. *Journal of Hydraulic Engineering*, 142(2), 04015046.

Ruiz-Villanueva, V., Badoux, A., Boes, R.M., Rickenmann, D., Rickli, C., Schalko, I., Schmockler, L., Schwarz, M., Steeb, N., Stoffel, M., Weitbrecht, V. (2016). Large wood research in Swiss watercourses. Proc. 8th River Flow Congress (Constantinescu, Garcia & Hanes, ed.). St. Louis, USA. 2307–2314.

STK (2017). Schwemmgut an Hochwasserentlastungsanlagen (HWE) von Talsperren. Schweizerisches Talsperrenkomitee, Report, www.swissdams.ch/de/publications/publications-csb.

Schalko, I. (2017). Large wood accumulation probability at a single bridge pier. Proc. 37th IAHR World Congress, Kuala Lumpur, Malaysia: 1704–1713.

Schalko, I. (2018). Modeling hazards related to large wood in rivers. VAW-Mitteilungen 249. Versuchsanstalt für Wasserbau, Hydrologie und Glaziologie (VAW), (R.M. Boes, ed.), ETH Zürich, Schweiz.

Schalko, I., Schmockler, L., Weitbrecht, V., Boes, R.M. (2018). Backwater rise due to large wood accumulations. *Journal of Hydraulic Engineering* 144(9): 04018056.

Schalko, I., Schmockler, L., Weitbrecht, V., Boes, R.M. (2019a). Laboratory study on wood accumulation probability at bridge piers. *Journal of Hydraulic Research* [accepted].

Schalko, I., Schmockler, L., Weitbrecht, V., Boes, R. (2019b). Gefahrenbeurteilung von Schwemmholzverklauungen in Flüssen: Teil 2 – Aufstau. «Wasser Energie Luft» 111. Heft 2: 69–75.

Schmockler, L., Hager, W.H. (2011). Probability of drift blockage at bridge decks. *Journal of Hydraulic Engineering*, 137(4), 480–492.

Verdankung

Die Doktorarbeit der Autorin wurde vom Schweizer Bundesamt für Umwelt (BAFU) finanziert (Projektnummer: 15.0018.PJ / O192-0202) und ist Teil des Forschungsprojekts WoodFlow.

Anschrift der Verfasserin und der Verfasser

Dr. *Isabella Schalko*, Department of Civil and Environmental Engineering, Massachusetts Institute of Technology MIT, (vormals VAW), ischalko@mit.edu

Dr. *Lukas Schmockler*, VAW, ETH Zürich, schmockler@vaw.baug.ethz.ch

Dr. *Volker Weitbrecht*, VAW, ETH Zürich, weitbrecht@vaw.baug.ethz.ch

Prof. Dr. *Robert Boes*, VAW, ETH Zürich, boes@vaw.baug.ethz.ch