

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107 (1989)
Heft: 43

Artikel: Moderner Strassentunnelbau
Autor: G.B.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77192>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Objektdaten

Bauherrschaft: Tiefbauamt des Kantons Bern, vertreten durch den Obergeringenieurkreis I, Thun

Planungs-/Ausführungsphase:

1984 Erarbeitung einer Vorstudie durch das Ingenieurbüro Gärtl AG

1986 Auftrag für das Vorprojekt an die Ingenieurarbeitsgemeinschaft Gärtl AG/Bois Consult Natterer SA

Plangenehmigung: August 1987

Baubeginn: September 1988

Eröffnung: August 1989

Konstruktionsdaten

Holzkonstruktion:

Länge: 108 m über 3 Felder (27-54-27 m)

Pfosten und Gesperre: bilden einen Rahmen aus Kantholz. Die Windkräfte werden in den unter der Fahrbahn liegenden, mit Gewi-Gestängen versteiften Horizontalträger abgeleitet. Pfostenabstand: 6,75 m

Obergurt und Untergurt: 200/700 mm in Brettschichtholz (aus dem Berner Wald)

Streben: 240/360 mm in Brettschichtholz und aufgedübelten Flanschen in Kerto 63/400 bzw. 75/400 mm

Nagelversatzschuh: entwickelt von der EPF Lausanne zur Aufnahme grosser Kräfte (über 70 t Druck)

Brückenbelag: Lärchenbohlen 50 mm stark, durchlüftet, Höhe etwa 23 m über Grund

Vordach: 1,50 m

Lichtband: Doppelstegelemente Plexiglas, Länge 95 m, Spannweite 1,25 m

Dacheindeckung: Titanzinkblech (Rheinzink) 0,7 mm stark, unterlüftet, Bretter-Lattung, Neigung 6°

Brüstung mit Lamellen: Wetterschutz, Durchlüftung. Rautenförmige Schalung über den Pfeilern als Wetterschutz und Gestaltungselement

Kein chemischer Holzschutz!

Betonkonstruktion:

Pfeiler in Beton: Querschnitt 80/300 cm, Höhe 16 und 19 m, Rohe Bretterschalung

Foundation: auf je 6 Ortsbetonpfählen, 10-14 m tief. Durchmesser 70 cm

Zusammenfassung

Prof. Fritz Leonhard, Stuttgart, schrieb: «Brücken haben stets eine gewisse Faszination auf Menschen ausgeübt.» Bei diesem Brückenbauwerk ist die richtige Wahl und der Einsatz von Beton und Holz in vielleicht idealer Form gefunden worden. Beide Werkstoffe konnten an dem speziellen Verwendungsort entsprechend dem heutigen Stand der Technik und den erst jüngst gewonnenen Erkenntnissen bestens eingesetzt werden.

Diese neue Holzbrücke wurde nicht nur tragfähig und optimal wirtschaftlich konstruiert, sondern dürfte sich eines Tages harmonisch in ihre Umgebung einfügen. Ohne Zweifel war es eine faszinierende und aussergewöhnliche Aufgabe für die Projektverfasser dieses Bauwerkes, und sie hoffen, dass mit dieser Brückenkonstruktion die Tradition der jahrhundertealten Baukunst der Schweiz würdig fortgesetzt wird.

Adressen der Verfasser: Karl Gärtl, dipl. Bauing. SIA, Ing. Büro Gärtl AG, Fliederweg 73, 3138 Uetendorf, Konrad Merz, Bauing. HTL, Bois Consult Natterer SA, 1163 Etoy und Prof. Julius Natterer, dipl. Bauing. SIA, Lehrstuhl für Holzbau, EPFL-Ibois, 1015 Lausanne.

Moderner Strassentunnelbau

Das 6. Kolloquium für Bauverfahrenstechnik des Instituts für Konstruktiven Ingenieurbau und zugleich Seminar der Vereinigung der Strassen- und Verkehrsingenieure (VSVI) fand am 16. Februar 1989 an der Ruhr-Universität Bochum statt; dabei tauschten über 400 Fachleute ihre bei «der Planung und beim Bau von Strassentunneln in bergmännischer und offener Bauweise» gemachten Erfahrungen aus. Dem Ingenieur wurde gezeigt, wie noch zu bauende Strassentunnel städtebaulich, landschaftlich und ökologisch verträglich - also umweltgerecht und von den Bürgern akzeptiert - und letztlich wirtschaftlich zu planen und zu verwirklichen sind.

Bergmännische Bauweise

Über «die Bauverfahren als Grundlage für die Machbarkeit von Strassentunneln in bergmännischer Bauweise» brachte Prof. Dr.-Ing. B. Maidl, Bochum, Einzelheiten über den Felstunnelbau mit Spritzbetonsicherung [1, 2] und maschinelle Vortriebe; so hat man in Japan mit dem Multi-Face-Schild mehrere Röhren gleichzeitig aufgeföhren [3]. Eingegangen wurde besonders

aber auf die Querschnittsgestaltung unter Berücksichtigung der mittragenden Wirkung des Gebirges und die Abhängigkeit des Bauverfahrens für die bergmännische Aufföhren von den Gebirgsklassen. Danach ist für die Planung von Tunnelbauwerken der Schwerpunkt auf Machbarkeit, Bauverfahren und Bauvertrag [4] zu legen, nicht so sehr auf ins Einzelne gehende Tragsicherheitsnachweise [5, 6].

Mit den zwei «Strassentunneln im Zuge der Westtangente Bochum» befasste sich Dr.-Ing. D. Handke, Bochum. Das 600 m lange, vierspurige Tunnelbauwerk im Bereich der Hattinger Strasse liegt in einem dicht bebauten Geschäfts- und Wohngebiet mit bis fünfstöckiger Bebauung. Es hat zwei Röhren (100 m²) mit nur 2 bis 10 m Überdeckung und 6 bis 16 m gegenseitigem Abstand. Sie wurden in den Anfahrbereichen in der «Kärntner Deckelbauweise» erstellt, im übrigen Bereich bergmännisch in Spritzbetonbauweise mit voreilem Firststollen in Teilquerschnitten aufgeföhren und zweischalig mit wasserundurchlässigem Beton als Innenschale ausgeföhrt. Das Unterföhrensbauwerk der fünfgleisigen Eisenbahnstrecke Essen-Dortmund sollte wegen der geringen Überdeckung von rund 2,0 m und Aufrechterhaltung des Fahrtriebs (350 Züge/Tag) in mehreren Einzelquerschnitten in Spritzbetonbauweise im Schutze von Jet-Grouting-Gewölben hergestellt werden; ausgeföhrt wur-

de ein 50 m langer Tunnel mit zweizelligem Rechteckquerschnitt, der seitlich als grosses Fertigteil (45-50/30/7 m) aus wasserundurchlässigem Beton (3400 m³ B 25/B 45, 486 t Beton- und 20 t Spannstahl) hergestellt und auf vorgespannten Verschiebbahnen (670 m³ B 45, 10 t Beton- und 45 t Spannstahl) in 31 Tagen höhen- und längenmässig genau und ohne Behinderung des Zugverkehrs durch den Bahndamm gepresst wurde [7] (Bild 1).

Über «Planung und Bau eines flachliegenden Strassentunnels im Zuge der L 418 n» [8] sprach Prof. Dr.-Ing. W. Wittke, Aachen. Mit zwei vierspurigen Röhren (130/37/12 m) wird der Hahnerberg südlich Wuppertal oberflächennah bei weniger als 10 m Überdeckung unterfahren. Zur Verdeutlichung seiner grossen Abmessungen zeigt Bild 2 den Querschnitt eines zweigleisigen Eisenbahntunnels (90 m²) der Neubautrecken der Deutschen Bundesbahn (DB). Zum Vermeiden von Schäden an Gebäuden und Versorgungsleitungen waren die vortriebsbedingten Senkungen auf 2 cm begrenzt. Deshalb trieb man zunächst einen Erkundungsstollen (5,80/9,60 m) zwischen den beiden Tunnelröhren vor, in den später ein Stützpfeiler aus Stahlbeton eingebaut wurde. Danach folgte nacheinander in 1 m Abschlagtiefe der Vortrieb der beiden Röhren in Teilausbrüchen in Spritzbetonbauweise; die im Mittel 23 cm dicke bewehrte Spritzbetonschale (17 500 m², 4000 m³ B 25) erhielt Gitterträger, 15 m lange VSL-Litzen-Felsanker und 3,5 bis 4,5 m lange SN-Anker \varnothing 22 sowie 3 bis 4 m lange Glasfaseranker \varnothing 26 beim Ulmenstollen zum Tunnelinneren und die 60 cm dicke Stahlbetoninnenschale (10 m Blocklänge, 7800 m³ B 25; 1900 m³ Stahlbeton für Mittelpfeiler und Portale; 650 t Betonstahl) eine PVC-Abdichtung zwischen Spritzbetonaussen- und Betoninnenschale. Erst danach baute man die zweite Tunnelröhre. Ein umfangreiches Messprogramm, das auch die Sprengerschütterungen in den darüberstehenden Gebäuden erfasste, begleitete die Vortriebsarbeiten. Wegen der nahezu gleichmässig auftretenden Senkungen und - alle weniger als 2 cm - traten keine Gebäudeschäden auf.

Offene Bauweise

In der Bundesrepublik Deutschland gab es Ende 1987 etwa 100 Strassentunnel über 100 m Länge mit insgesamt 40,4 km Betriebs- und 69,4 km Röhrenlänge (Tab. 1), wovon der grösste Teil in offener Bauweise erstellt worden ist. Dipl.-Ing. W. Voss, Münster/Westf., unterschied in seinem Vortrag über «Bau und Konstruktion von Strassentunneln in offener Bauweise» zwischen

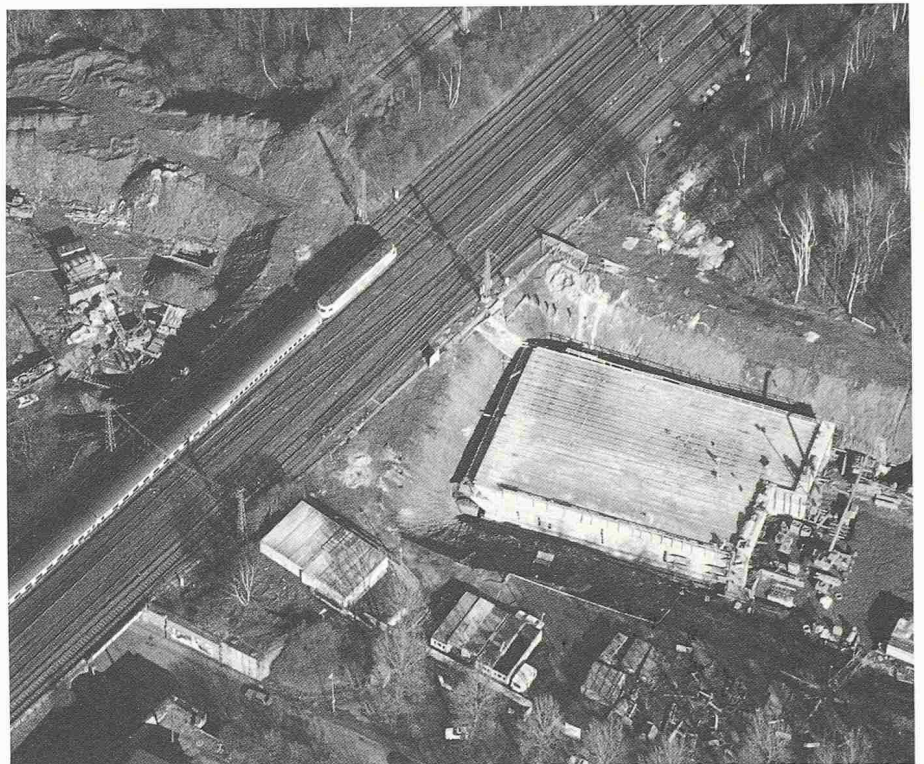


Bild 1. Dammdurchpressung für die Westtangente von Bochum (Handke) (Luftbildfreigabe: 17 034-35/88 RP Münster)

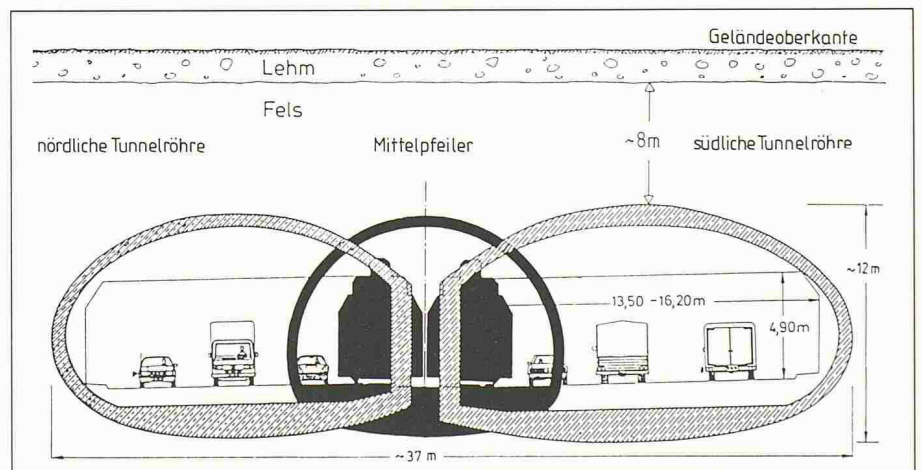


Bild 2. Flachliegender Strassentunnel unter dem Hahnerberg bei Wuppertal: Vergleich der Querschnittsabmessungen mit denen eines zweigleisigen Eisenbahntunnels der Neubautrecken der Deutschen Bundesbahn (Wittke)

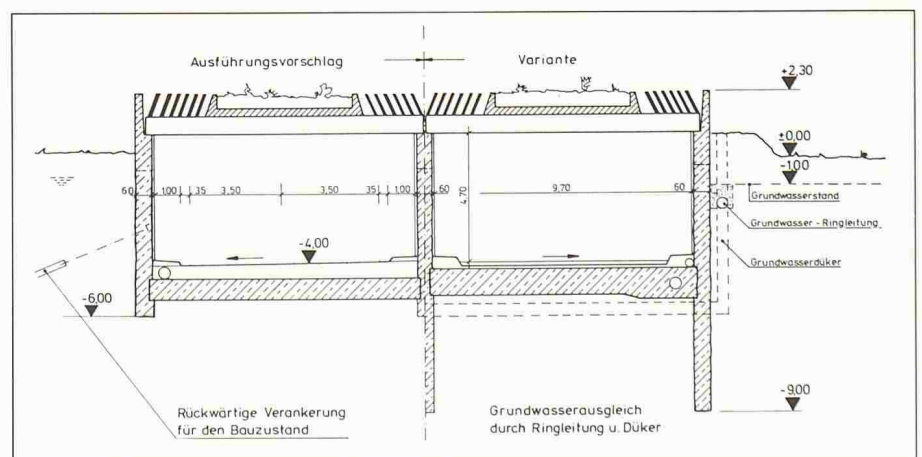


Bild 3. Lärmschutztunnel für die Bundesstrasse B 51, Umgehungsstrasse von Münster/Westf., mit Teilabdeckung, erbaut in offener Bauweise mit Schlitzwänden und Absenkung des Grundwasserspiegels (Voss)

methode hat sich der gebettete Stabzug erwiesen [14]. Es wurden Vorschläge für die Firstlasterhöhung durch vorgegebenen Verfüllvorgang und für eine wirklichkeitsnahe Erddruckverteilung gemacht.

Abschliessend berichtete Dr.-Ing. B. Pierau, Aachen, über den «Bau des Tunnels Grosser Busch im Zuge der B 224» [13]. Trotz 24 m Überdeckung wurde der Tunnel (275/26,60/9,50 m) kostengünstiger in offener Bauweise ausgeführt (Bild 4). Eingegangen wurde auf die Sicherung der 34 m tiefen, fast senkrechten Einschnittwände mit 15

bis 35 cm bewehrtem Spritzbeton (12 500 m², 4230 m³ B 25), 12 bis 22 m langen Vorspannkern (1320) Ø 36 und 4 m langen SN-Ankern (779) Ø 22, die Berechnung des Tunnels für die verschiedenen Bauzustände und seine Verformungen, das Betonieren des Tunnels und die Bauhilfsmassnahmen wie Gebirgsinjektionen mit Zementsuspensionen im Kämpferbereich, um die seitliche Stützung des Tunnelgewölbes durch das Gebirge zu verbessern und die Verformungen gering zu halten.

G.B.

Tagungsband:

Die Kurzfassungen der Vorträge sind im Band «Planung und Bau von Strassentunneln in bergmännischer und offener Bauweise - VSVI-NW Seminar 6/88-89 + VI. Kolloquium für Bauverfahrenstechnik» (67 Seiten DIN A 4 mit 42 Bildern, 2 Tabellen und 9 Quellen) abgedruckt. Bezug: Institut für konstruktiven Ingenieurbau, Ruhr-Universität Bochum, Postfach 102 148, D-4630 Bochum, Ruf (0049) 234/700 60 97

Rettet die Natur unsere Städte?

Die grüne Stadt - dies war das Thema eines Symposiums in der schönen alten Limmatstadt Baden, veranstaltet Ende September vom Verband Schweizerischer Baumschulen aus Anlass seines 75jährigen Bestehens. Sind unsere Städte noch wirkliche Lebensräume, oder lassen wir die einstigen Gründungen der «Polis» - räumlich und politisch klar definierte Gebilde - zu babylonischen Krebsgeschwüren verkommen? Können wir mit Grün auf dem Dach und vor den Fassaden Städte der Zukunft gestalten? Unsere heutigen Stadträume stecken voller Probleme, und so war es nicht verwunderlich, dass die Vorstellungen der einzelnen Referenten (übrigens befand sich keine einzige Frau darunter!) teilweise recht weit auseinanderklafften.

Der Tagungsort in der kleinen aargauischen Bäderstadt entsprach dem vorgegebenen Thema aufs beste. Das Kurtheater liegt am Rande eines grossen Parks; zum Mittagessen im Stadtcasino spazierte man durch ebendiesen, und unten an der Limmatpromenade fand man sich zum letzten Ereignis der Tagung ein, zur Vernissage der Ausstellung «Hundertwasser-Architektur - Realisierbare Utopien». Baden, Du hast es anscheinend noch gut!

Stadtprobleme - trotz wachsender Grünflächen

Begrüsst wurden die mehr als 400 Teilnehmer durch den Badener Stadtmann J.

Bürge sowie von Veranstalterseite vom Verbandssekretär Dr. A. Altwegg. Dann ging es hinein - oder eher hinaus - ins Thema.

Aus der Praxis erfahrener «Stadt-Profis» stammten die ersten drei Referate, nämlich von zwei Stadtoberhäuptern P.-R. Martin, Stadtpräsident von Lausanne, und N. Gormsen, Alt-Bürgermeister von Mannheim, sowie vom Berner Stadtgärtner F.J. Meury.

Die meisten alten Städte Europas waren in ihren Gründungszeiten nicht grün, sondern der Natur abgerungene, befestigte Bereiche. Erst durch die Industrialisierung und durch die Erschliessung mit der Eisenbahn begannen sich die Städte auszudehnen und in die

umgebende Landschaft vorzudringen. Es konnten die kahlen, monotonen Quartiere der Mietskasernen entstehen. Erst danach erwaachte der Ruf nach Licht, Luft, Sonne und Grün. Neue, meist nach Ende des 2. Weltkriegs entstandene Stadtteile wurden manchmal gar so grün, dass sich die Stadt als Bau- und Raumfolge aufzulösen begann. Vielerorts sind die völlige Zersiedelung des Umlandes und der Verlust an Urbanität die Folgen.

Alle drei der an der Tagung vorgestellten Städte besitzen seit vielen Jahren eine «Grünplanung». Hierzu gehören der Schutz und wenn möglich die Vermehrung bestehender Grünanlagen, seien es klimawirksame Freiflächen, Grünflächen für Sport und Freizeit oder Begrünungsmassnahmen für Wohnquartiere. Überall, so ging aus den Voten klar hervor, bemühen sich die Verantwortlichen, die spezielle Eigenart der Städte zu betonen und historisch und topographisch bedingte Grünanlagen zu erhalten. Dies kann nur durch politische, gesetzliche und finanzielle Programme erfolgen. Wichtig scheint dabei vor allem ein Einbezug der Bürger, denn wo Schutzverordnungen, Umgestaltungen, manchmal sogar Enteignun-

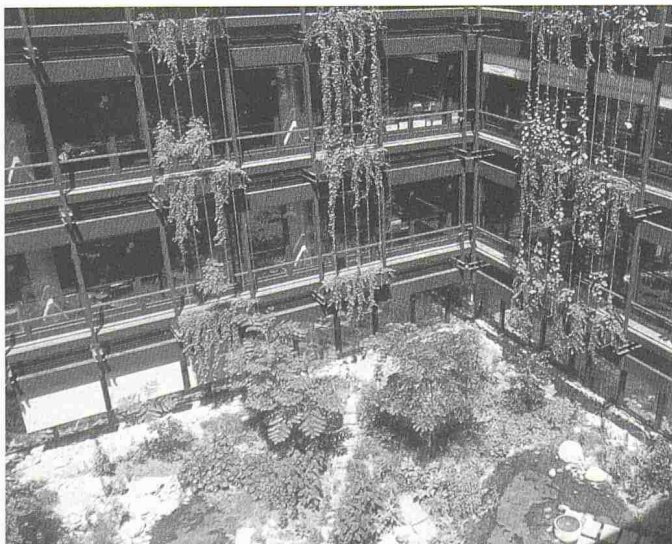


Bild 1. In die naturfreundliche Gesamtplanung des SKA-Verwaltungszentrums «Uetlihof» wurden selbstverständlich auch die Lichthöfe einbezogen (Bild: SKA)



Bild 2. Heute ist auf Flachdächern fast alles möglich: Vom Kräutergarten bis zur «Parklandschaft» kann die Palette reichen (Bild: Sarna-optima)