

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 135 (2009)
Heft: 10: Tangente Solothurn

Artikel: Aarebrücke
Autor: Fürst, Armand / Laffranchi, Massimo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108228>

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: 18.03.2025

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



01

AAREBRÜCKE

01 Übersicht über die Aarebrücke, Bauzustand im Sommer 2008. Im Hintergrund der Aarresteg (Foto: Ralph Bensberg)

02 Längsschnitt der Aarebrücke. Mst. ca. 1:2500

03 Grundriss der Aarebrücke. Mst. ca. 1:2500

04 Brückenquerschnitt im Bereich der Vorlandbrücken. Mst. ca. 1:300

05 Brückenquerschnitt über den Flusspfeilern. Mst. ca. 1:300

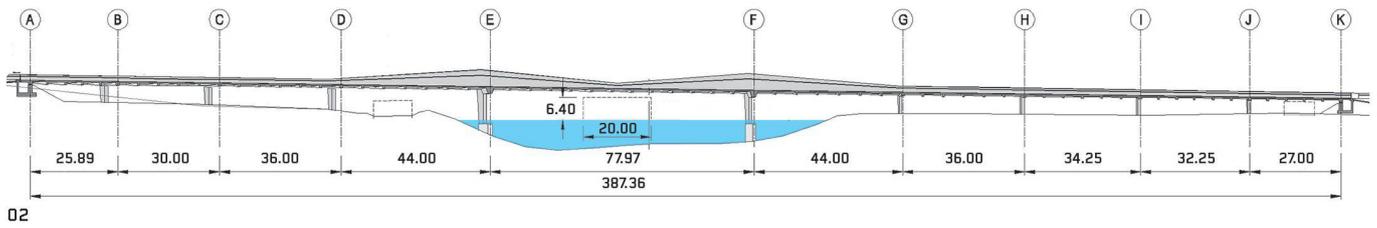
(Pläne: Ingenieurgemeinschaft LEPORELLO)

Die Aarebrücke steht dem motorisierten Verkehr seit Anfang August 2008 offen. Sie bildet die Verbindung zwischen dem Autobahnanschluss der A5 auf der Aaresüdseite und der Westtangente auf der Aarenordseite und entlastet den Solothurner Stadtkern vom Durchgangsverkehr. Die Hauptträger der Trogbrücke sind gleichzeitig Schallschutzwände des exponierten Bauwerks.

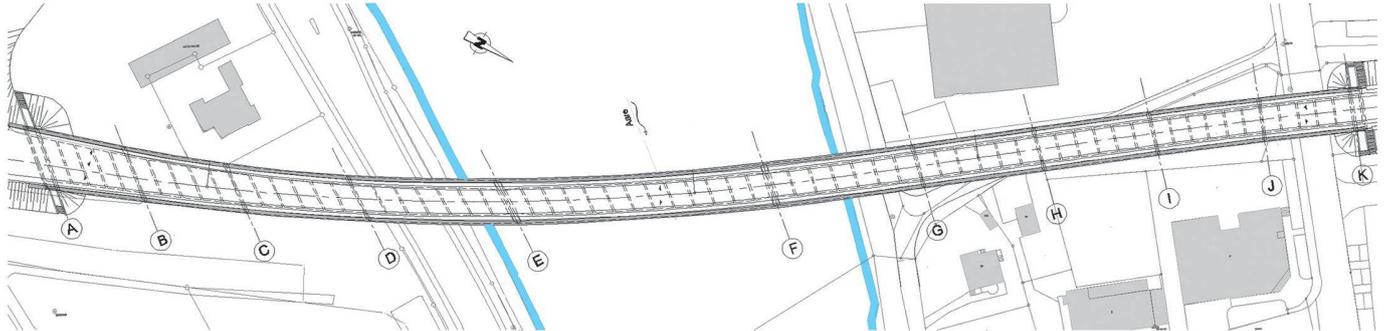
Die Aarebrücke mit ihren Vorlandbereichen hat eine Gesamtlänge von 387 m und ist als schwimmend gelagertes Rahmentragwerk in Spannbeton mit zehn Feldern konzipiert. Die Spannweiten im Vorland betragen zwischen 26 m und 44 m. Sie vergrössern sich von den Widerlagern gegen den Fluss hin, der mit einer Spannweite von 78 m überbrückt wird (Bilder 1, 2 und 3). Der Überbau der Brücke ist als trogförmiger Spannbetonträger mit abschnittsweise linear veränderlicher Querschnittshöhe ausgebildet (Bilder 4 und 5). Er ist in Längs- und in Querrichtung vorgespannt. Die 11 m breite Trogplatte dient als Fahrbahn. Ihr Querschnitt ist durch Rippen verstärkt. Mit der Wahl eines Trogquerschnitts wurde das Tragwerk durch die Integration des Lärm- und Anprallschutzes multifunktional ausgebildet.

PFEILER

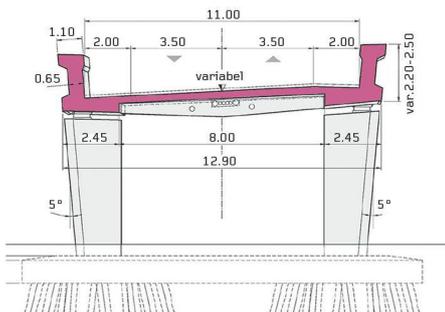
Die beiden im Fluss stehenden, zu zwei Stielen aufgelösten Pfeiler sind über einen Querträger monolithisch mit dem Überbau verbunden und bilden mit diesem zusammen einen Rahmen, der das schwimmend gelagerte Tragsystem stabilisiert. Um die Abtragung der Kräfte aus einem möglichen Schiffsanprall zu gewährleisten, sind die Stiele der Pfeiler unter Wasser über eine Scheibe miteinander verbunden (Bild 5). Die vertikalen Lasten werden sowohl



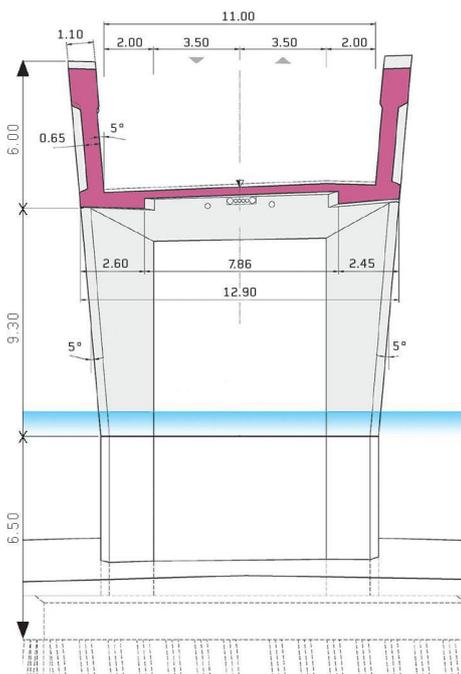
02



03



04



05

im Vorland als auch im Flussbereich mittels Ortbetonrammpfählen in den Untergrund übertragen. Zur Aufnahme der horizontalen Kräfte, insbesondere aus einem möglichen Schiffsanprall, ist bei den beiden Flusspfeilern je ein Kranz von schrägen Mikropfählen angeordnet, die über das unter Wasser liegende Pfahlbankett mit den vertikalen Pfählen und den Pfeilern verbunden sind.

Die Fundationen der Flusspfeiler wurden innerhalb gespundeter Baugruben gebaut (Bild 1). Nach dem Erstellen der Vertikalpfähle erfolgten der Aushub unter Wasser und das Einbringen einer Unterwasserbetonsohle. Anschliessend wurden die schrägen Mikropfähle und die Pfahlbankette erstellt.

BAUVORGANG

Der Überbau wurde im Vorlandbereich konventionell mittels einer auf einem Lehrgerüst abgestellten Schalung betoniert. Ebenso wurde bei den Feldern zwischen den Flusspfeilern und den ersten Vorlandpfeilern sowie den je 7 m langen Kragarmen der Hauptspannweite vorgegangen. Die Hauptspannweite selbst wurde von beiden Seiten her im Freivorbau erstellt, was die Aufrechterhaltung der Aareschiffahrt ermöglichte. Es wurden je fünf Freivorbauetappen mit Längen von 6 m pro Seite und zuletzt eine Feldetappe (Fugenschluss) mit einer Länge von 4.4 m betoniert.

Armand Fürst, Dr. sc. techn., dipl. Bauing. ETH/SIA,

Massimo Laffranchi, Dr. sc. techn., dipl. Bauing. ETH/SIA,

Fürst Laffranchi Bauingenieure GmbH, Wolfwil, fuerst@fuerstlaffranchi.ch