

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109 (1991)
Heft: 8

Werbung

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: 06.02.2025

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

An alle Bauherren: Nicht bei der Armierung sparen, sondern bei der Sanierung.

Bruppacher & Partner

1984 wurde am falschen Viadukt mit dem Abbruch begonnen. Der Autostrom konnte feither nur mehr im Gegenverkehr über den bergseitigen Viadukt geleitet werden. Daran wird sich auch nach dem Juli dieses Jahres, wenn der erste

Neue Abteile
Um all die ke
rungsarbeiten
nen, sucht das
lifizierten Brü
ter der neu

Baustellen auf Autobahnen
ap. Was im vergangenen Jahr auf
der Autobahn N1 bei Härkingen

Milliarde Franken gerechnet werden.
Im Mittelbereich der Sanierungen stehen
sei unter ande
sternen und ele
e in den sechzi
schulen gelocht
Damals wurde
Eisen von vier
uziert, was im
Luftverschmut

chem Aufwand die Schäden
werden sollen. So will die Ges
funktionskommission des Nation
klären lassen, ob statt eines Ni
Elmenrüt-Viadukts im Ka
nicht eine Sanierung genügt
warum die Eidgenössische M
funktionsanstalt die Belastungsve
nach dem Abbruchsehei
geführte, wie Ostschweizer
kürzlich berichteten.

Abbruch von N-2-Brücke Nationalräte stellen kritische Fragen

Die Ge
tsprüfungskommission (GPK)
Nationalrats an den Kanton
Im Zusammenhang mit dem
Teil bereits vollzogenen Ab
des N-2-Viaduktes Elmenrüt
wollen die Nationalräte
n, ob die Sanierung der be
lichten Brücke nicht billiger
wäre als ein Neubau. Un
sen wäre als ein Neubau. Un
mtheiten bei der Einholung
xpertisen und personelle Ver
lungen bei der Wahl der Gut
r hatten die GPK zum Nach
n veranlasst.

Heinz Roland

ber einem Jahr wurde mit dem
uch des schwer beschädigten
iaduktes Elmenrüt nahe bei
eg begonnen, nachdem eine
eg des Zürcher Ingenieurbü
rtshri & Weimer auf schwerwie
e Konstruktionsmängel gestos
ar. Aufgrund dieser Expertise
doss die GPK schreibt, die
Autobahnbrücke abzureissen
neu wieder aufzubauen.

nachhinein wirft die Ge
tsprüfungskommission des Na
rates zu diesem «negativen
stück des schweizerischen Na
strassenbaus» nun aber noch
Reihe von Fragen auf. Konkret
es, wie die GPK schreibt, um
esse Ungereimtheiten» bei der
lung der entscheidenden Ex
en. So sei die Eidgenössische
alprüfungsanstalt (EMPA)
beit Belastungsmessungen be
igt worden, als der Abbruch be

Spur des Rostes

e dieser Betonbrücke ist von Tausalz
ressen Die Armierungseisen
k, dass das austretende Wasser rote
ston und Leitungsrohren hinterlässt



«Eine einzige Spur führt unweigerlich z

man die sterspurige
anpendel
andere Kan
digi Horns die
isse bedenken
mpfanung mit
elkanten ver
chäten hierauf
sowas bewirkt
stetspurige Lö
sch sei, kopier
sich im Bauab
sünden, die keine
sch auch hier se
geraten, verachtet
lweise im Zusam
Brückensanierung,
Galler Rheimal d
te vorgehen.



ter
um den Abbau von
Tun ist, belegt die
N1 zwischen Röt
en. Hier wird zume
stige Stütz zu vertie
stänbig zugelegt, das die
der heutigen Belastung
st nicht gewachsen sind
geht ebenfalls mit der
se abenwickeln versuchen
schon Jahren müssen die
Faktorsparen erneuert
die Pannestellen werden
swatung von schweren
fahren werden. «Gibt es
bei den neueren Autoba
ken die Fahrspuren
bau bis an den Rand her
stellt Horn) erbracht

Bei Rothrist ist
nur eine einzige Spur zur Verfügung (oben)
ausgenutzt (unten): Vierspursig verschwinden
gren die gr
zeitun geflag
winnak
und n
ken. d
Otto
macht
Versta
die Ba
te verli
vollst
sein
tionst
den. d
fest in
Bauit
Nied
Ein d
Zu der
Staus
auch
den St
h bet
unters
rungen
Horn
rindet
Verke
gros
Samm
linder
Versch
enen
schick

Der Abbruch der N-2-Brücke Elme Jetzt stellen Nationalräte die Frage,

Rost, lockerer Kies und Sand statt Brückenbeton

noch fünfzig
ieren auf eine einzige Spur

stam Nietel ein. Damals habe man
möglichst schnell möglichst viele Auto
bahnen bauen wollen, aber noch war
nicht viel Geld dafür vorhanden. Des
halb habe man eben billig gebaut.

Albin. Die Bauunternehmer - von de
nen Nietel sagt, dass sie zwar fahr
ten nicht aber billig behandelt hat
ten - können nicht mehr belangt wer
den, denn die Garantiefristen sind
lang abgelaufen. Meistens meint Niet
wäcke Brücken reparieren, meint Niet
le, doch wäre es ganz schlimmer
müsse man sie früher oder später erze
ren. Aber haben solche Brücken im
Kanton Solothurn, gesteht er an.

Die Fresssucht des Streusalzes

Im Beton hat sich Tausalz angesammelt und die
Armierungseisen schon weitgehend
zerstört. Bautachleute nennen diese Art von
Schaden sinnigerweise «Lochfrass».



schlecht
d das Schlammie
er Stelle mit der
und Kies aus der
hier sollte schüt
er dann. An die
dungs weniger die
ernehmer schuld
reizi aus der Zeit

Bei der Kontrolle der Hausauf
habe man Leihgeld beantragt, muss
gibt Horn zustetschen. Es sei heute ab
Verantwortlichen klar, dass sich
schöne Vorkommnisse bei der Repara
tur nicht mehr wiederholen dürfen. Die

Die aggressiven Einflüsse auf Stahlbetonbauwerke nehmen zu. Dafür sorgen Streusalz, CO₂, saurer Regen, und andere Aggressoren. Gemeinsam bahnen sie dem Rostfrass den Weg zur Bewehrung. Und dann ist wieder eine komplizierte und teure Sanierung fällig.

Vorbeugen ist auch hier besser. Von Roll bringt als zuverlässige Problemlösung den Betonstahl OPTIMAR auf den Markt. Er ist durch eine Epoxidharz-Beschichtung vor Korrosion geschützt. Umfangreiche Tests und praktische Erfahrungen beweisen, dass dadurch die Lebenserwartung einer Bewehrung um ein Mehrfaches höher ist.

Mit minimalen Mehrkosten beim Rohbau kann in Zukunft das Risiko einer kostspieligen Sanierung stark reduziert werden.

Informieren Sie sich bei unserem Technischen Dienst (M. Spring: 065 342 704, E. Bürki: 065 342 709) über den korrosionsresistenten Betonstahl OPTIMAR!

OPTIMAR

Besser armieren, seltener sanieren



Von Roll AG, Departement Stahlprodukte, 4563 Gerlafingen
Telefon 065 342 222, Telefax 065 354 078