

Fertigteilbrücke Stratzingbach/Rehberg

Bmstr. DI(FH) Robert Kamleitner
Alfred Trepka GmbH, Ober-Grafendorf



Abb. 2: Linkes Widerlager und Hüllrohre (6 St.) für Verdornung von Brückentragwerk



Abb. 3: Fertigteil etikette mit wichtigsten Informationen (Bauvorhaben, Abmessung, Gewicht etc.)



Abb. 1: Fertig gebundene Bewehrung des Brückentragwerkes, 2 St. DN 150 Kabelziehrohre und Schrammbord-Aufschalung

Im Zuge der Neuerrichtung bzw. Adaptierung des bestehenden Hochwasserschutzes für den Kremsfluss war die Errichtung einer Brücke über den Stratzingbach notwendig. Die Nutzung dieser Brücke dient primär der Instandhaltung des Hochwasserschutzes. Auftraggeber ist die Stadt Krems, vertreten durch die Stadtbetriebe Straßen- und Wasserbau. Neben der Anforderung Brückenklasse II wurde vor allem auf eine kurze Bauzeit Wert gelegt.

1 Produktion

Aufgrund der vorgegebenen Abmessungen von 10,90 m x 4,35 m und einer Stärke von 0,50 m war klar, dass aus produktions-, transport- und versetztechnischen Gründen die Brücke in 2 Teile aufgegliedert werden muss. Die beiden seitlichen Schrammborde wurden im Zuge des Betonierens des Haupttragwerkes hergestellt. Zusätzlich wurden pro Seite 2 x DN 150 Kabelziehrohre eingebaut, um ein späteres Einbauen von diversen Leitungen zu ermöglichen (siehe Abb. 1). Ein Einbau von Tagwasserabläufen war nicht erforderlich, da aufgrund der Brückenlänge eine Entwässerung über die Längsneigung erfolgt. Der Bewehrungsgehalt lag bei ca. 230 kg/m³. Die Schrammbordbewehrung wurde so konzipiert, dass eine seitliche Fixierung der Geländersteher ohne Beschädigung der Bewehrung möglich war (siehe Abb. 7). Die Tatsache, dass die Straße im Winter nicht mit Streusalz behandelt wird, ließ die Betongüte C40/50 B4 zu. Die Betondeckung betrug 4 cm. Die Oberfläche wurde nach dem Betonieren verrieben.

2 Transport und Versetzen

Fundamente sowie Widerlager wurden durch die Stadt Krems hergestellt (siehe Abb. 2). Die beiden Brückentragwerke hatten je ca. 32,0 t (siehe Abb. 3). Deshalb musste der Transport mittels Begleitfahrzeug erfolgen. Die örtlichen Gegebenheiten sowie eine nahe gelegene Gasleitung bedingten das Versetzen mit einem 160-t-Autokran.

Beim Brückentragwerk wurden an der Unterseite in die eingebauten Ösen (M26) Gewindedorne (M26) eingeschraubt. Die im Widerlager befindlichen Hüllrohre ($d = 150 \text{ mm}$, 6 St. pro Seite) wurden vor dem Versetzen des Tragwerkes mit kunststoffmodifiziertem Zementmörtel (Mindestdruckfestigkeit 40 N/mm^2) gefüllt. Zwischen den Hüllrohren wurde ein Elastomerlager angeordnet. Die konstruktiv bedingte Längsfuge zwischen den beiden Tragwerken wurde auf Wunsch des Bauherren dauerelastisch verfügt. Die beiden Brückentragwerke waren innerhalb eines halben Tages versetzt (siehe Abb. 4, 5 und 6). Die Befestigung des Brückengeländers erfolgte durch den Bauherren (siehe Abb. 7).



Abb. 4: 160-t-Kran beim Anheben des Brückenfertigteiltragwerkes vom Tieflader
alle Fotos: © Alfred Trepka GmbH

Abb. 5: 160-t-Kran beim Versetzen des Brückenfertigteiltragwerkes



Abb. 6: Fertiges Brückentragwerk ohne Geländer



Abb. 7: Fertiges Brückentragwerk mit Geländer

