

Straßen- und Tiefbau

**Organ für die Fortschritte
im Straßen- und Tiefbauwesen**

Herausgeber: Präsident i. R. Dipl.-Ing. Dr. iur. Dr. rer. pol.
Dr.-Ing. E. h. Ernst F. Wahl, Arenberg / über Koblenz

Schriftleiter: Reg.-Bauassessor Dr.-Ing. P. Kraemer,
Berghausen/Karlsruhe

Verlag: Straßenbau, Chemie und Technik
Verlagsgesellschaft mbH., 69 Heidelberg

1/66

20. Jahrgang · Januarheft

Brückenbau an Bundesfernstraßen

Von Regierungsbaudirektor H. Thul, Bonn

Die Leistungen auf dem Gebiete des Brückenbaues sind jedermann sichtbar. Ohne Übertreibung darf festgestellt werden, daß die Kunstbauten in den beiden letzten Jahrzehnten verkehrsgerechter, eleganter und leichter geworden sind. Mühe und Arbeit, Forschung und Wagnis haben reiche Frucht getragen. In einem Rückblick mögen die seit 1945 erzielten Ergebnisse kurz aufgezeigt werden.

In den folgenden Jahren ist mit dem wirtschaftlichen Aufschwung auch im Verkehrswegebau eine entscheidende Wende eingetreten. Diese Tatsache drückt sich — soweit es den Brückenbau betrifft — nicht nur in Zahlen (s. Tafel 2) aus, sondern vielmehr noch in der Entwicklung neuer bzw. in der Verbesserung bereits bekannter Bauweisen.

Die Leistungen der Nachkriegszeit

Mehr als 25% unserer Bauwerke, darunter alle Großbrücken einschließlich sämtlicher Rheinübergänge, waren am Ende des 2. Weltkrieges zerstört. Der Wiederaufbau lief nur langsam an, da sich Knappheit an Mitteln, Personal und Baustoffen ebenso hinderlich auswirkten wie die bekannten Nachteile der Aufgliederung Deutschlands in 4 Besatzungszonen. Nur an den wichtigsten Stellen wurden Brücken — und zwar in erster Linie Behelfsbrücken — gebaut. Die Auswahl ist dabei weniger nach den Wünschen der Bevölkerung als vielmehr nach den Bedürfnissen der Besatzungsmächte getroffen worden. Immerhin sind aber in den ersten 5 Nachkriegsjahren neben 568 Behelfsbrücken 686 Dauerbrücken erstellt worden.

Tafel 1: Brücken an Bundesfernstraßen (1945—1949)

		Brücken im	Zuge von	Summe
		BAB	Bu. Str.	Sp. 3+4
1	2	3	4	5
2	vor dem Krieg vorhanden			5950
3	im Kriege zerstört	539	992	1531
4	nach dem Krieg vorhanden			4419
5	Dauerbrücken	213	473	686
6	Dauerbehelfsbrücken	168	400	568
7	Summe:	381	873	1254

Tafel 2: Wiederaufbau und Neubau von Brücken an Bundesfernstraßen von 1950 bis 1964

Zeit		Brücken-Anzahl		Baukosten	
		wieder aufge- baut	neu gebaut	Summe Sp. 3+4 in	Mio. DM
1	2	3	4	5	6
2	vom 1. 1. 1950—31. 12. 1958	241	2 762	3 003	885,372
3	vom 1. 1. 1959—31. 12. 1962 (1. Vierjahresplan)	35	3 592	3 627	1 537,470
4	vom 1. 1. 1963—31. 12. 1964 (2. Vierjahresplan) 1. Hälfte	1	2 116	2 117	1 441,070
5	Summe	277	8 470	8 747	3 863,912

Durch die Entwicklung der **Spannbetonbauweise** konnte der Massivbau in Bereiche vorstoßen, die bislang ausschließlich dem Stahlbau vorbehalten waren. Die Verringerung der Querschnittsabmessungen und die dadurch gegebene Möglichkeit, größere Spannweiten zu überbrücken, brachten ebenso wie die weitgehende Vermeidung von Rissen im Beton und die im Verhältnis zum Stahl sehr geringe Durchbiegung so große Vorteile, daß heute der überwiegende Teil aller Brücken in Spannbeton hergestellt wird. Selbst bei geringen Spann-