DIE BAUTECHNIK

DER STAHLBAU : : ZEITSCHRIFTENSCHAU

28. Jahrgang BERLIN, August 1951 Heft 8

Die Autobahnbrücke über den Rhein bei Köln-Rodenkirchen.

Berichtet von Dr.-Ing. **Fritz Leonhardt**, Stuttgart. Mitverfasser Obering. **Max Schneider**, Dortmund.

(Fortsetzung aus Heft 11/1950.)

V. Die Stahlbrücke.

A. Die bauliche Durchbildung.

2. Das Fahrbahngerippe.

Der Beschreibung des Fahrbahngerippes sollen die für weitere Entwürfe beachtenswerten Untersuchungen vorangestellt werden, die Veranlassung gaben, an Stelle einer fugenlosen Buckelblechfahrbahn mit Asphaltbelag (Vorentwurf Abb. 83) eine unmittelbar befahrene Stahlbetonplatte mit Unterbrechungen der Längsträgerstränge an jedem Querträger zu wählen.

Die Buckelbleche endigten seitlich auf Randlängsträgern. Zwischen Versteifungsträger und Fahrbahn blieben kurze Querträgerenden. Verkürzt oder verlängert sich nun der Versteifungsträgerobergurt infolge der Verkehrslastmomente, so werden die Querträgerenden seitlich verbogen, weil die Fahrbahntafel ihre Länge praktisch nicht ändert (Abb. 84). Es wurde deshalb versucht, die Fahrbahntafel durchgehend an den Versteifungsträger anzuschließen und so die Ausbiegung der Querträgerenden zu verhindern. Dabei können in der Fahrbahntafel erhebliche Zug- und Druckspannungen auftreten und den Bestand der Fahrbahn gefährden. Schließlich wurden bei Ausbildung nach Abb. 83 einige Bewegungsfugen in der Fahrbahntafel und in den Längsträgersträngen vorgesehen. Dabei ergab sich, daß Fugen im Abstand von drei Feldern in der fertigen Brücke ge-

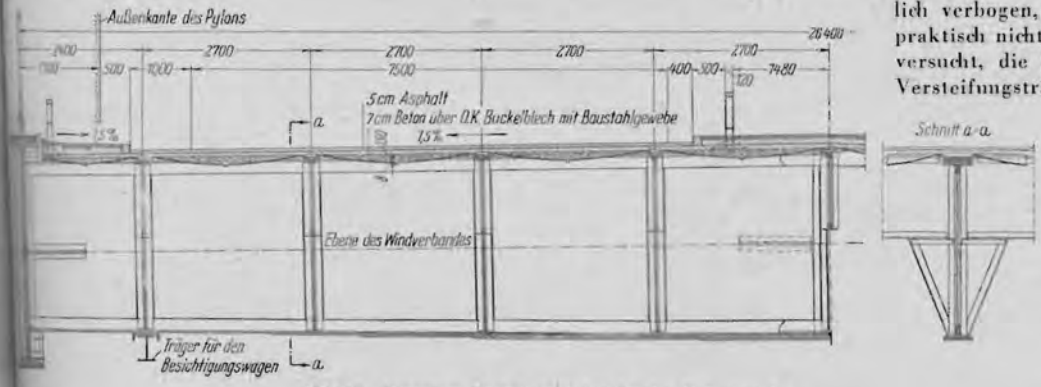

Abb. 83. Fugenlose Buckelblechfahrbahn des Vorentwurfes.