

# STRASSE UND AUTOBAHN

Zeitschrift für Straßen- und Brückenbau, Straßenverkehr und Straßenbauverwaltung  
mit den amtlichen Bekanntmachungen der Straßenbaubehörden

Organ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V. • Verbandsmittellungen der Landesstraßenbaubeamten

Kirschbaum Verlag, Bielefeld

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

Jahrgang II

Januar 1951

Heft 1

## Der Brückenbau der Straßenbauverwaltungen im Jahre 1950

### 1. Der Straßenbrückenbau im Bereich des Techn. Landesamts in Ludwigsburg

Von Oberregierungsbaurat Th. Hummel, Stuttgart

**Inhalt:** Der Überblick über die wichtigsten Straßenbrückenbauten in den einzelnen Ländern im Jahre 1950 beginnt mit einem Bericht des Leiters des Brückenbüros der Straßen- und Wasserstraßenverwaltung Württemberg-Baden. Gegenüber dem Jahr 1949 sind im Jahre 1950 weniger Brücken wiederhergestellt worden, obwohl noch über die Hälfte der Brücken zerstört ist. Unter den wichtigsten Bauwerken werden folgende Brücken aufgeführt: Kirchheim, Weikersheim, Schöntal, Olnhausen, Drachenlochbrücke, Aichelberg-Viadukt, Dornstadt, Seckenheim, Frankenthal.

Im Verwaltungsbereich des Technischen Landesamts (Straßen- und Wasserbauverwaltung) in Ludwigsburg, der die gesamten Autobahnen im Land Württemberg-Baden und das übrige klassifizierte Straßennetz im Landesbezirk Württemberg umfaßt, waren bei Kriegsende insgesamt 436 Brücken mit 5 und mehr Meter Spannweite beschädigt bzw. zerstört. Die Gesamtlänge dieser zerstörten Brücken beträgt 14 399 lfd. m. Bis Ende des Jahres 1949 waren hiervon bereits wieder 179 Brücken mit einer gesamten Länge von 5900 lfd. m. aufgebaut.

Im Jahre 1950 sind weitere 45 Brücken mit einer Länge von 564 lfd. m. wiederhergestellt worden, so daß bis 31. Dezember 1950 51% der Zahl der zerstörten Brücken und 43% der zerstörten Brückenlängen in lfd. m. wiederhergestellt waren.

Von den im Jahre 1950 durch das Technische Landesamt wiederaufgebauten Brücken sind folgende als markante Beispiele besonders erwähnenswert:

Zwischen den Orten Kirchheim und Gemmrigheim am mittleren Neckar vermittelte seit 1897 eine ansprechende Betonbrücke aus 4 flachen Dreigelenkbogen mit je rd. 40 m Spannweite den Straßenverkehr über den Fluß. Unmittelbar hinter dem Kirchheimer Widerlager kreuzte die Straße die Bahn Stuttgart—Heilbronn schienengleich. Nachdem das Bauwerk ein Opfer des Krieges geworden war, benutzte man die Gelegenheit des Wiederaufbaues, um gleichzeitig auch den schienengleichen Übergang zu beseitigen. Die Straße

über die Bahn mußte nunmehr um 6,65 m gehoben werden. Für die neue Überbrückung des Flusses mit seinem Vorland stand ehemaliges Kriegsbrückengerät zur Verfügung. Die 6 m hohen Fachwerkträger aus SKR-Gerät wären für den vorliegenden Fall viel zu hoch gewesen und hätten mit ihrem Untergurt in das künftige Schiffsprofil eingeschnitten. Deshalb wurden die Füllstäbe des Fachwerkträgers um die Hälfte gekürzt, so daß ein nur 3 m hohes, gleichförmiges Tragwerk mit fallenden und steigenden Diagonalen entstand, das auch in schönheitlicher Hinsicht durchaus tragbar ist (Abb. 1). Die Öffnung über die Bahn ist mit Breitflanschträgern überspannt. Alle Pfeiler und Widerlager, mit Ausnahme des neuen jenseits der Bahn, sind auf die Fundamente der alten Brücke gestellt. Auf der Stahlkonstruktion liegt die über Haupt- und Querträger kreuzweise gespannte Stahlbetonplatte, welche über die ganze, annähernd 170 m betragende Länge der Flußbrücke keine Querfuge aufweist. Als Fahrbahnbefestigung dient ein Gußasphaltbelag. Hauptunternehmer waren die Firmen Stahlbau Rheinhausen und Müller-Altvatter & Co., Stuttgart.

Die in Weikersheim großenteils zerstörte alte Tauberbrücke mit ihren 5 kleinen Bogenöffnungen und überaus breiten Pfeilern war für den Hochwasserabfluß immer ein großes Hindernis gewesen. Sie wurde durch ein modernes Stahlbetonbauwerk ersetzt. Eine 75 cm dicke Platte mit flachen Schrägen überspannt in 3 Öffnungen von 15,65 — 20,00 — 15,65 m Weite das im Zusammenhang mit einem Wehrbau erweiterte Tauberbett (Abb. 2). Die Ausführung lag in den Händen der Fa. C. Baresel AG.

Besonders verheerend wirkte sich die Zerstörung der vielen Bauwerke im Kocher- und Jagsttal aus, weil dort die zahlreichen reizvollen alten Steinbrücken den Sprengungen zum Opfer gefallen sind. Der Flußbogen der Jagstbrücke Schöntal (Abb. 3) sowie die beiden Mittelöffnungen der Jagstbrücke Olnhausen wurden von der Firma Siemens Bauunion GmbH. in hammerrechtem Schichtenmauerwerk wiederhergestellt. Bei beiden Bauwerken hat man bewußt darauf verzichtet, eine an sich sehr wünschenswerte Fahrbahnverbreiterung durch Anordnung weit ausladender Kon-

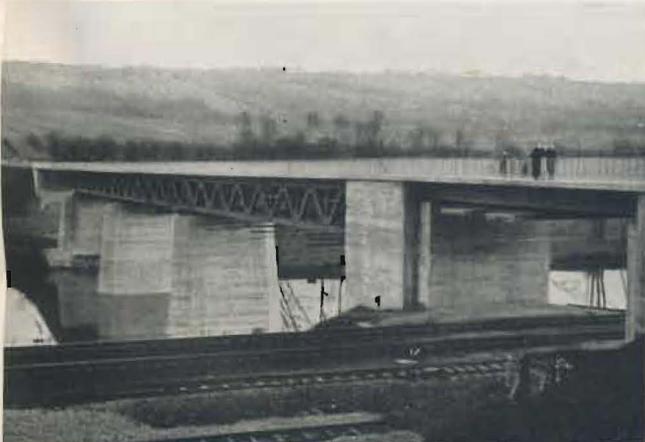


Abb. 1: Neckarbrücke zwischen Kirchheim und Gemmrigheim (Stahlbau Rheinhausen und Müller-Altvatter & Co.)



Abb. 2: Tauberbrücke bei Weikersheim (Baresel AG)