



Referenzen

Bauherr City of Ulm, Deutschland
+++ Hauptunternehmer ARGE
Blautalbrücke, bestehend aus
Barese AG und Matthaus Schmid,
Deutschland **+++ Architekt** LAP
(Leonhardt, Andrä und Partner),
Stuttgart, Deutschland **+++
Ingenieure** Brandolini + Seitz, Ulm,
Deutschland **+++ Beratende
Ingenieure** LAP

SUSPA-DSI Leistungen Lieferung
und Einbau von 8 DYNA Bond
Schrägseilen C 27

[Home](#)[Über uns](#)[Produkte](#)[Referenzen](#)[Downloads](#)[Kontakt](#)

Erster Einsatz von DYNA Bond Schrägseilsystemen in Deutschland

Blautalbrücke in Ulm, Deutschland

In der Vergangenheit kamen in Deutschland bei Schrägseilbrücken entweder voll verschlossene Spiralseile oder Seile aus Spannstäben zum Einsatz. Das Amt für Verkehrsplanung und Straßenbau der Stadt Ulm konnte von der Leistungsfähigkeit des DYNA Bond Schrägseilsystems (Verankerung mit Verbund) überzeugt werden, so dass mit diesem Projekt erstmals in Deutschland eine Schrägseilbrücke mit Litzenseilen ausgeführt wird.

Die Blautalbrücke befindet sich in Ulm und verbindet die beiden Stadtteile Kuhberg und Eselsberg. Die Hauptbrücke spannt über 24 Felder und hat eine Länge von 685 m. Das größte Feld mit 41 m Spannweite wird durch zwei beidseitige Schrägseilabspannungen aufgehängt und führt über die Bundesstraße B28. Dabei bieten die beiden 20 m hohen konischen Pylone mit den Schrägseilen einen interessanten Blickfang. Zum Einsatz kamen insgesamt acht Seile mit jeweils 27 siebendrätigen, verzinkten, gewachsen und PE-ummantelten Litzen 0,62". Die Seile sind bis zu 30 m lang und wurden auf dem Brückendeck vormontiert. Mittels einer Traverse und eines Mobilkrans wurden sie anschließend in die endgültige Lage gebracht.

Nach dem Einbau aller acht Seile wurden jeweils zwei gegenüberliegende Seile gleichzeitig an der Deckverankerung mit Bündelspannpresen gespannt.

Nach Aufbringung der Ausbaulasten wurden die trompetenförmigen Bereiche hinter der Verankerungsplatte des DYNA Bond Systems am Pylon und Brückendeck mit Injiziermittel verpresst. Die im Verankerungsbereich von PE-Mantel und Wachs befreiten Litzen liegen mit dem Mörtel im Verbund. Im Vergleich zum Schrägseilsystem DYNA Grip, bei dem sämtliche statische und dynamische Lasten über die Verankerungskeile abgeleitet werden, werden beim DYNA Bond System die dynamischen Verkehrslasten über den Verbund und die statischen Eigengewichtslasten über die Verankerungskeile abgegeben. Der Pylon auf der Krümmungs-Außenseite wurde aufgrund von Biegemomenten, die aus der Grundrissskrümmung der Brücke entstehen, vertikal mit DYWIDAG-Litzenspanngliedern vorgespannt. Die Brücke wurde im Herbst 2002 fertiggestellt.