



Die Brückenmaschine

Für die Betonierarbeiten der Schrägseilbrücke mit der längsten Spannweite der Schweiz erstellte der Schalungsbauer Rauh den massgenau angepassten Schalungswagen. Dieser läuft auf Stahlschienen und gewährleistet einen kontinuierlichen und korrigierbaren Baufortschritt des Brückenkörpers.

Text: Robert Moser // Fotos: zvg.

Die Brücke «Pont de la Poya» ist das derzeit grösste Bauvorhaben des Kantons Fribourg. Nach langen Auseinandersetzungen um die Notwendigkeit und die Art und Weise der Umsetzung ebnete eine Volksabstimmung im Herbst 2006 den Weg für die Realisierung des Projekts. Die Poya-Brücke ermöglicht eine Verlagerung des Transitverkehrs, der bisweilen die Fribourger Innenstadt belastete. Sie stellt einen neuen Ausgangspunkt für den gesamten Verkehr des Kantons dar. Nach der Grundsteinlegung im September 2010 wird nun der erste Bauabschnitt, ausgehend von der «Palatinat», fertiggestellt. Von dort wird die insgesamt 851,6 Meter lange Schrägseilbrücke – die bisweilen grösste der Schweiz – zur Kreuzung Bellevue auf der Schönbergseite führen.

Schalungswagen mit hydraulischem Fahrwerk

Die Bauunternehmung hat die Firma Rauh Betonschalungen AG beauftragt einen Schalungswagen zu konzipieren, der es ermöglicht die Betonarbeiten vor Ort durchzuführen. Dieser soll in zwei von drei Bauabschnitten zum Einsatz kommen.

Eine Kombination aus Stahlelementen und Holzbindern bilden den 12 Meter langen und 24 Meter breiten Schalungswagen. Mit seinem Gesamtgewicht von 90 Tonnen fährt er im Schritttempo über ein Schienensystem entlang der Stahlträger. Ein hydraulisches Fahrwerk ermöglicht feinste Abstimmungen hinsichtlich des Höhenausgleichs. Der Schalungswagen ist in zwei bewegliche Ebenen unterteilt: eine Betonier- und eine Arbeitsebene. ■