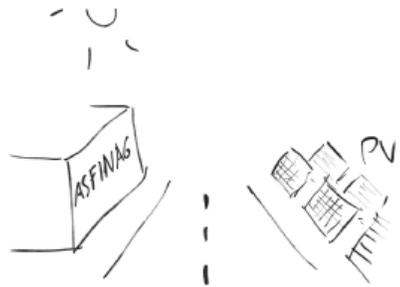


Holz-Verbundbrücke S37

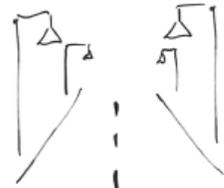
Christoph Antony – ASFiNAG BMG

Dieter Leopold – S+W ZT GmbH

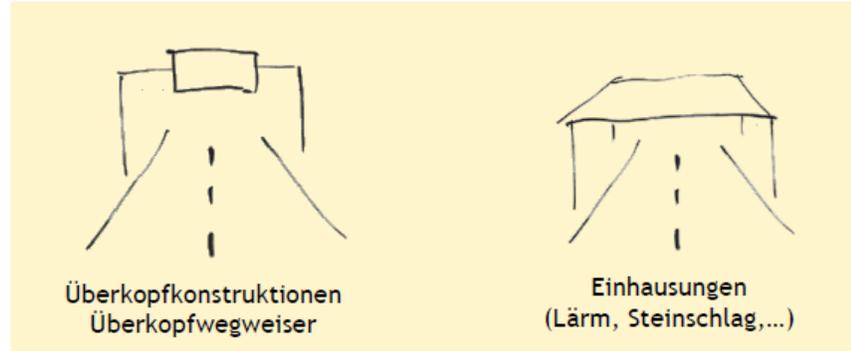
Einsatzmöglichkeiten von Holz in der Straßeninfrastruktur



Straßenmeisterei
Raststationen



Beleuchtung



Überkopfkonstruktionen
Überkopfwegweiser



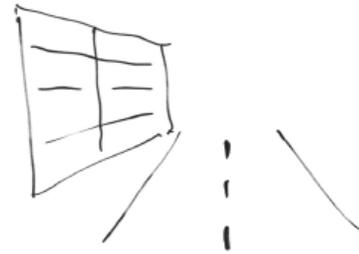
Einhausungen
(Lärm, Steinschlag,...)



Brücken in Achse



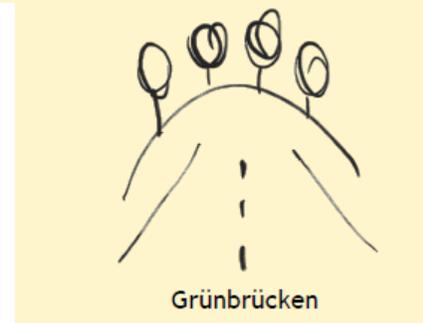
Schilder, Wegweiser
Ampeln



Lärmschutzwände



Schutzplanken,
Leitschienen



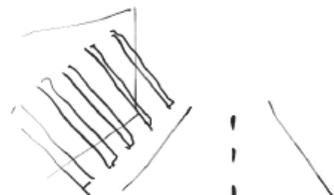
Grünbrücken



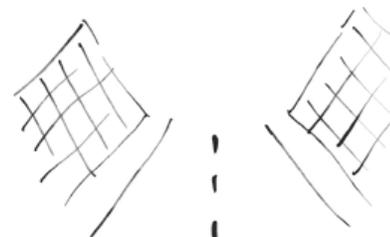
Tunnel



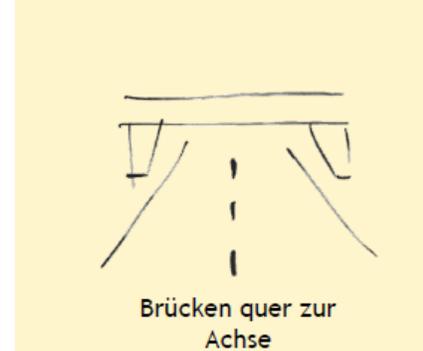
Leitpföcke
Schneestangen



(Temporäre)
Stützbauwerke



Hangsicherungen
Raumgitterwände

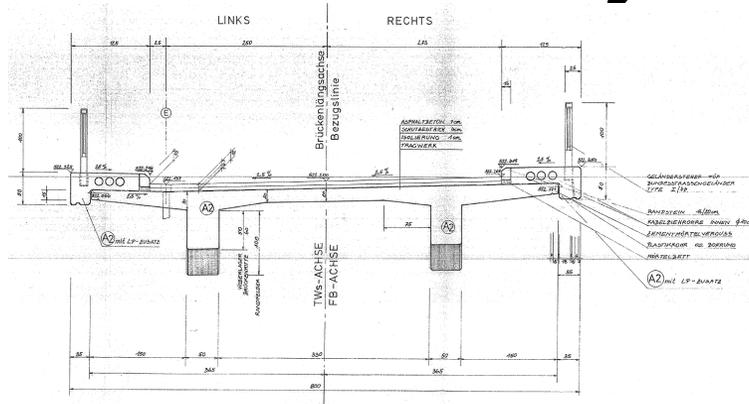


Brücken quer zur
Achse



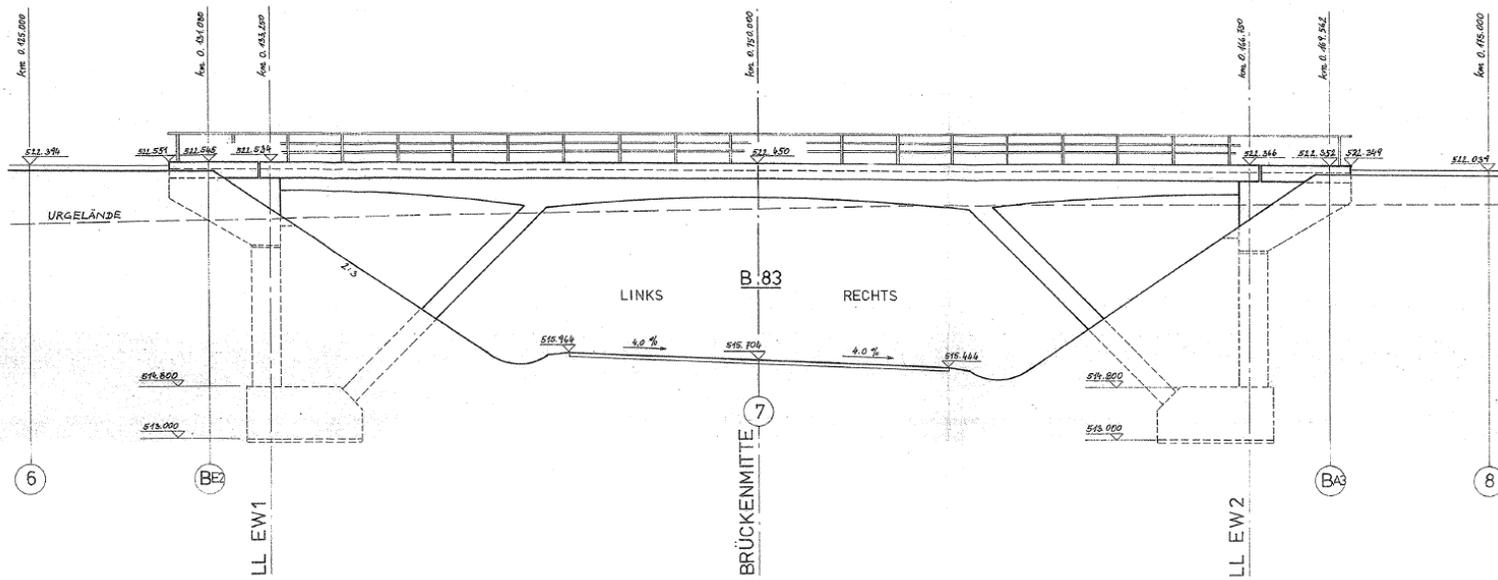
Straßenbelag

Bestandsobjekt WÜ Scheifling

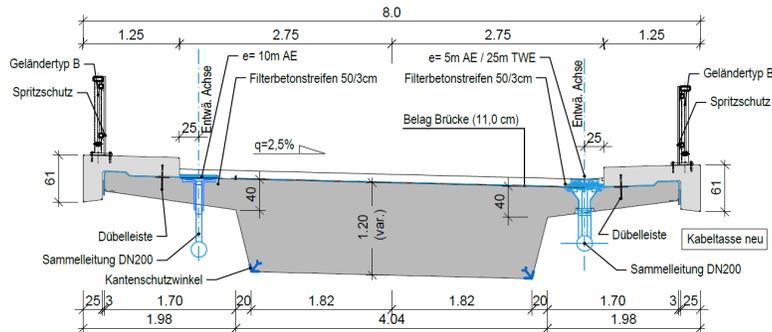


Stahlbetonrahmen B400
Brückenklasse I

Baujahr: 1982
Gesamtstützweite: 33,50m
Lichte Weite: 14,50m
Gesamtbreite: 8,00m

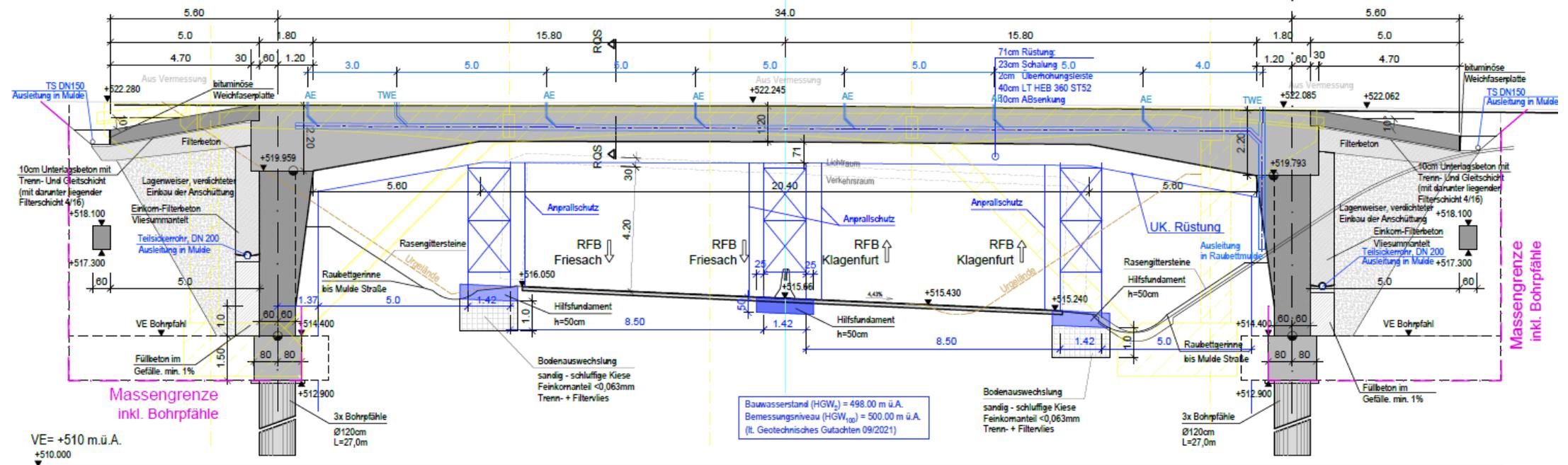


Ausschreibungsprojekt WÜ Scheifling

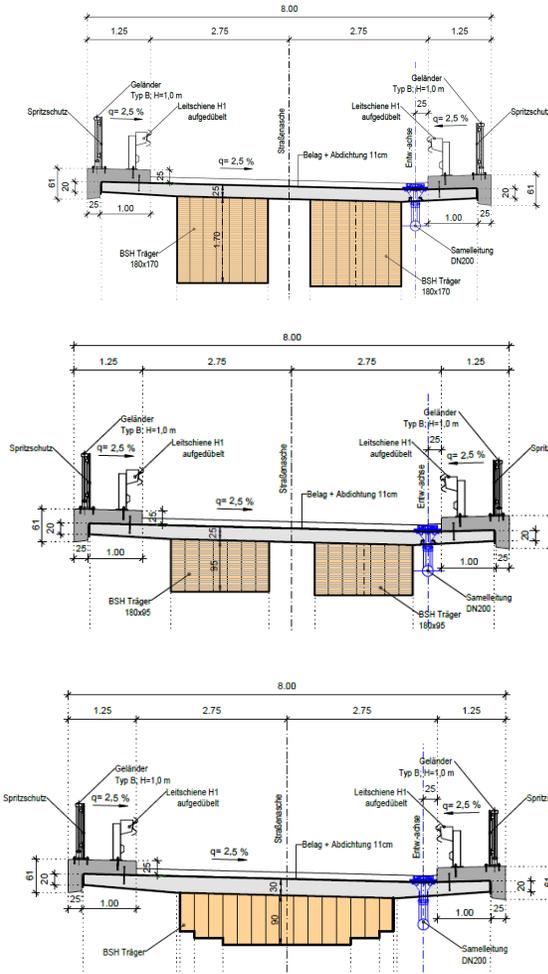
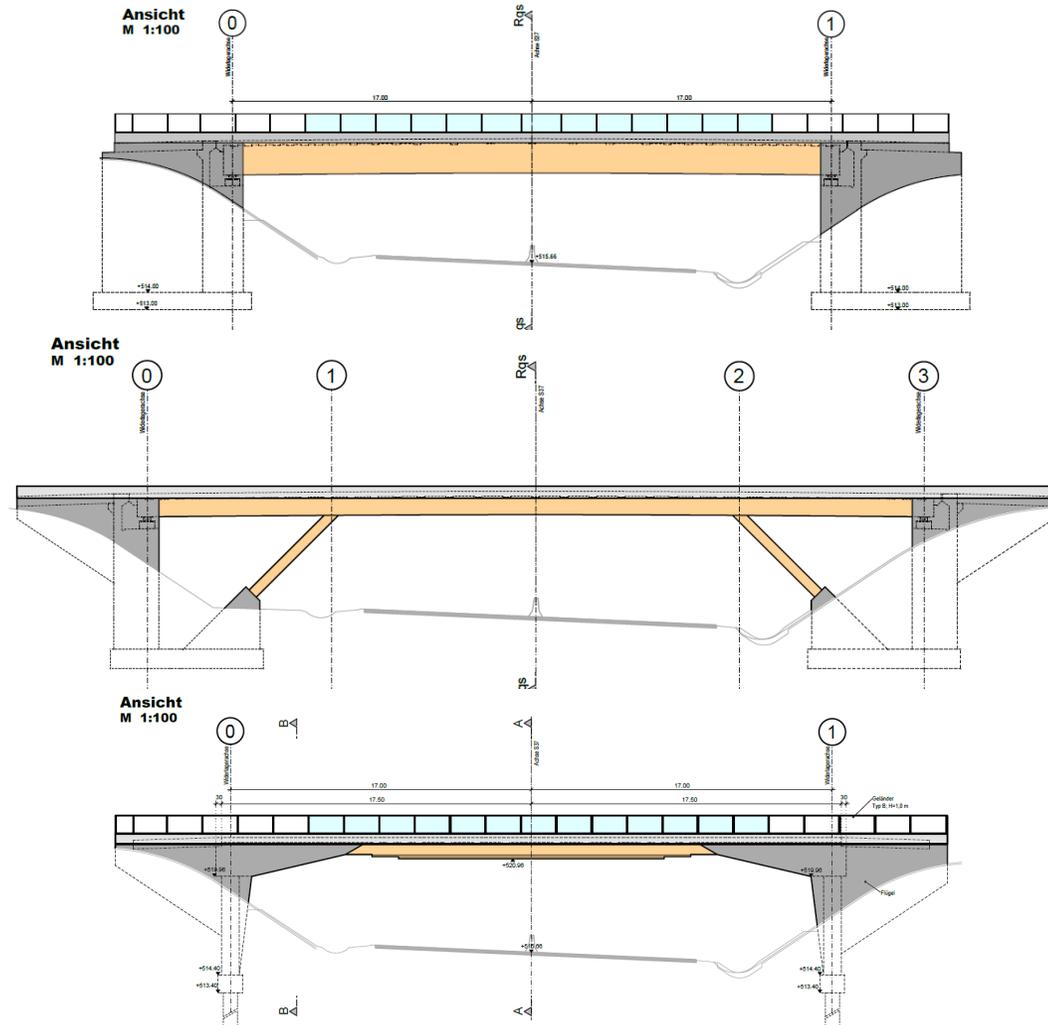


Stahlbetonrahmen C35/45
Eurocode Lastmodell 1 & 2

Gesamtstützweite: 34,00m
Lichte Weite: 31,60m
Gesamtbreite: 8,00m



Variantenstudie WÜ Scheifling

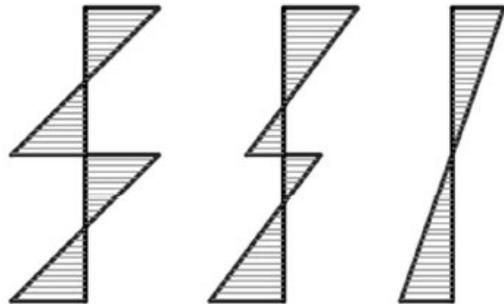
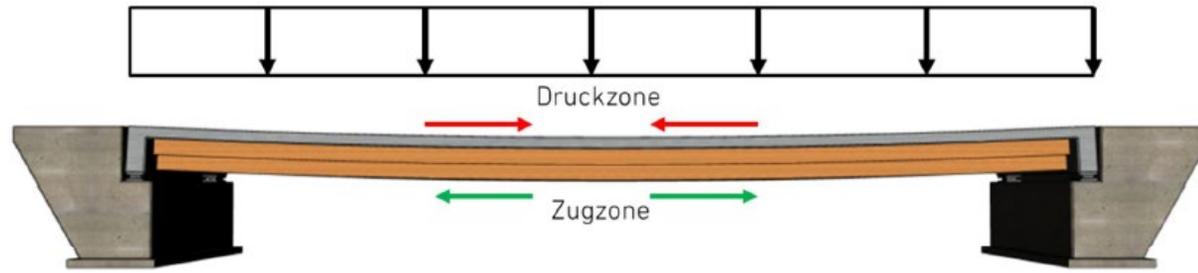


Einfeldträger
2 blockverleimte Hauptträger

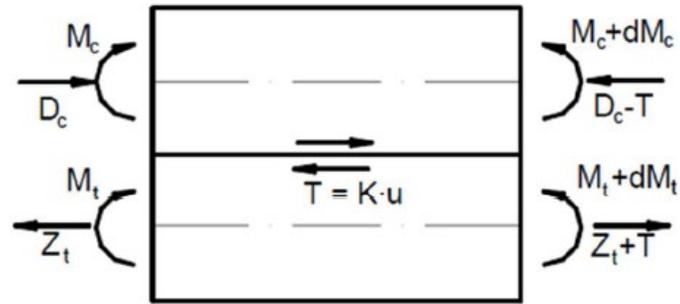
Sprengwerk
2 blockverleimte Hauptträger

Integrales Rahmentragwerk
blockverleimter Hauptträger

Verschieblicher Verbund



kein Verbund ($K_{ser}=0$) nachgiebiger Verbund starrer Verbund ($K_{ser} = \infty$)



Maßgebende Schnittkräfte am Verbundträger



alle Abbildungen aus: Holz-Beton-Verbundbrücken - Erfahrungen und Perspektiven Stand 2018 – Ingenieurbüro Miebach

HBV-Brücke WÜ Scheifling

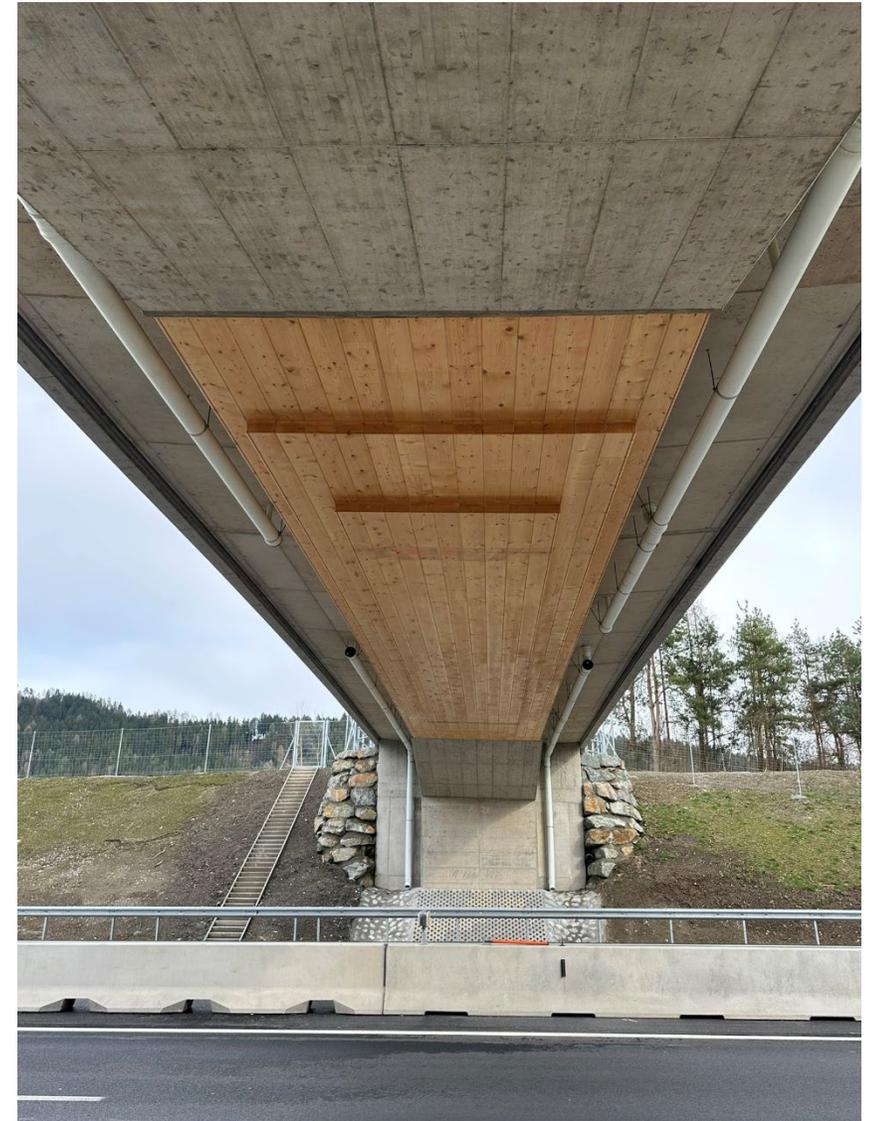


Fotos: Wörle Sparowitz Ingenieure ZT GmbH

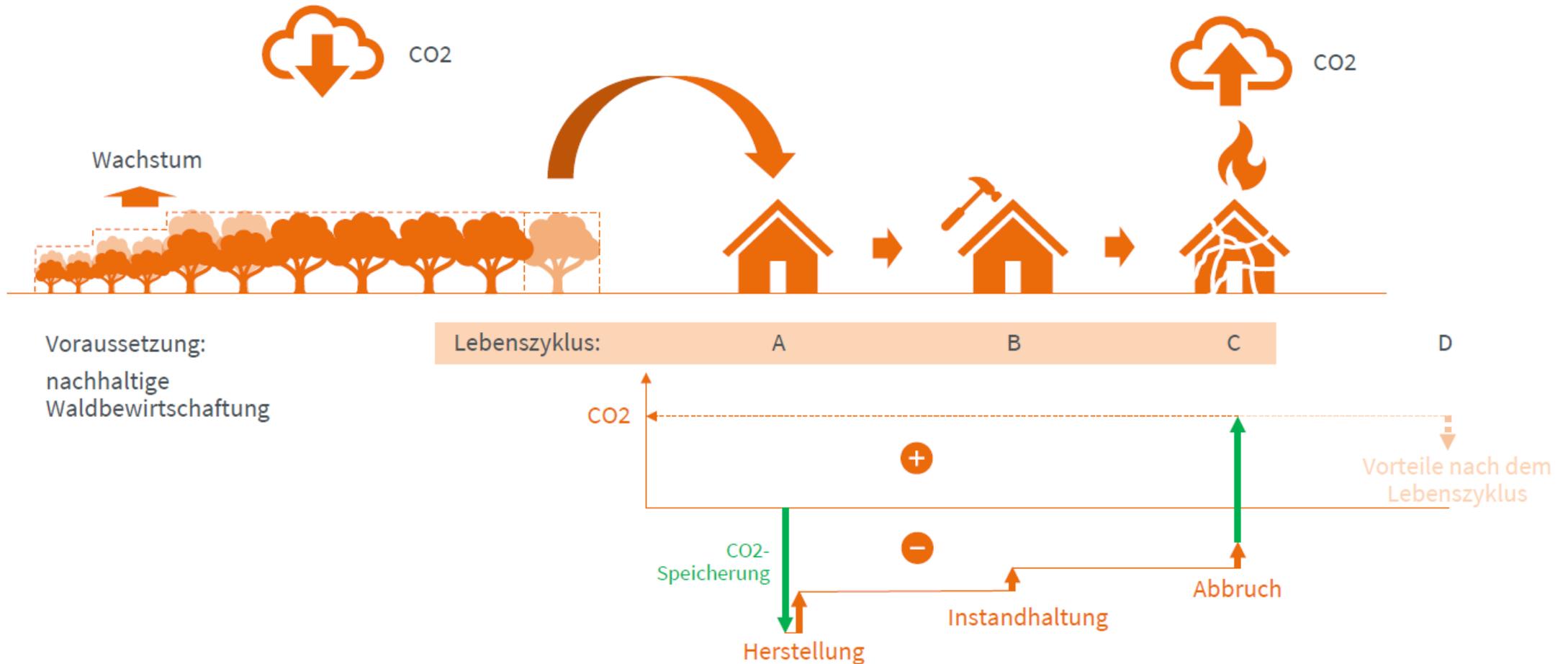
HBV-Brücke WÜ Scheifling



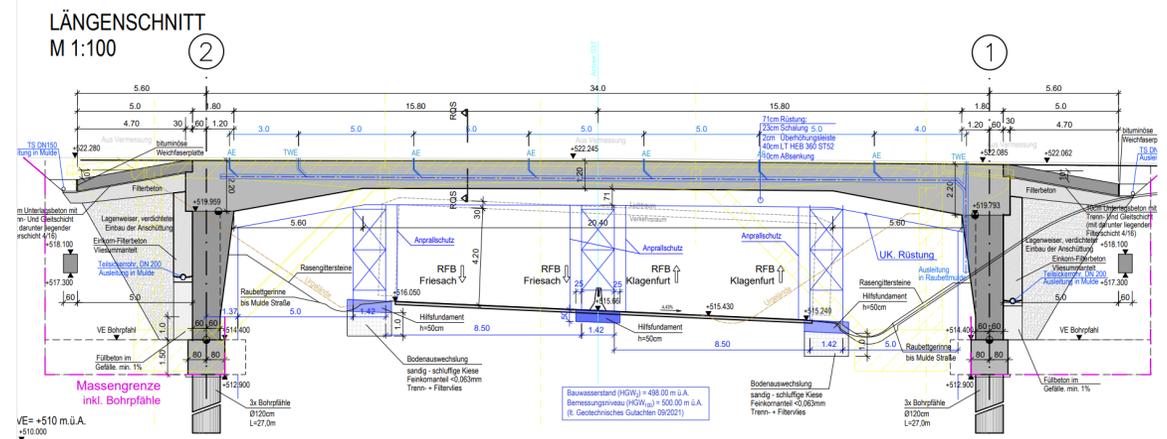
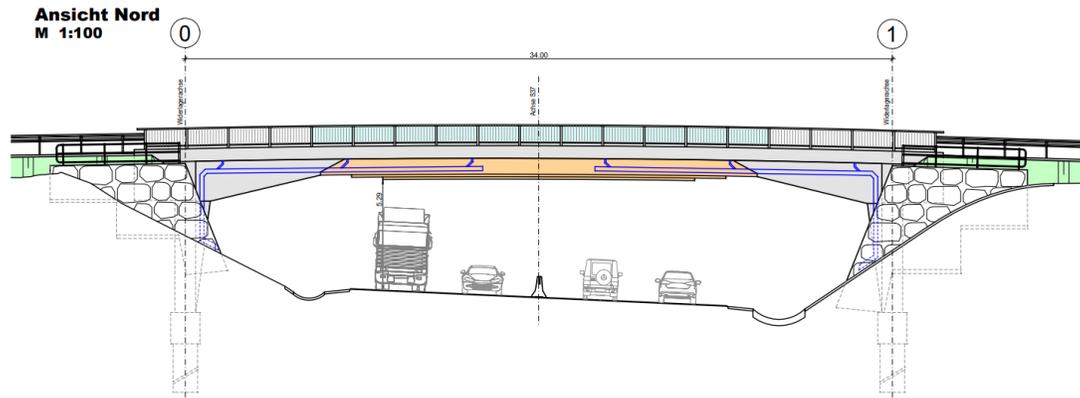
Fotos: Wörle Sparowitz Ingenieure ZT GmbH



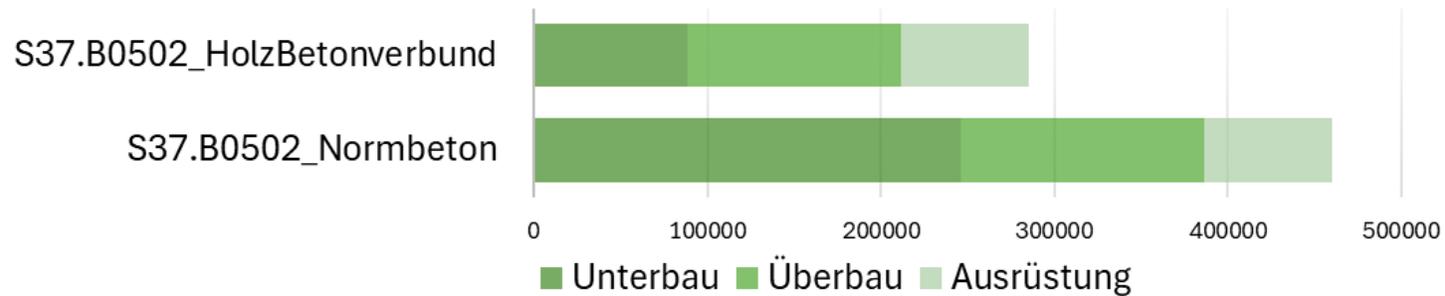
Ökobilanz von Holz



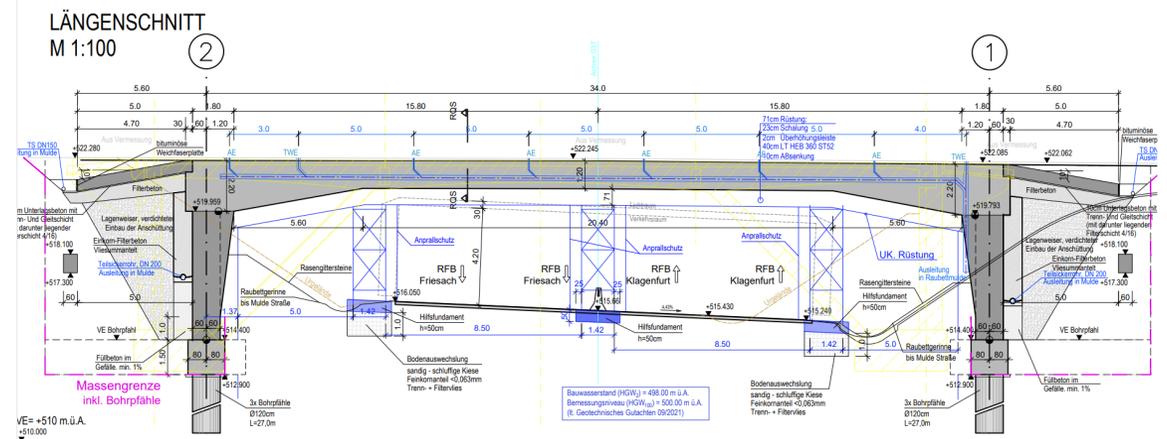
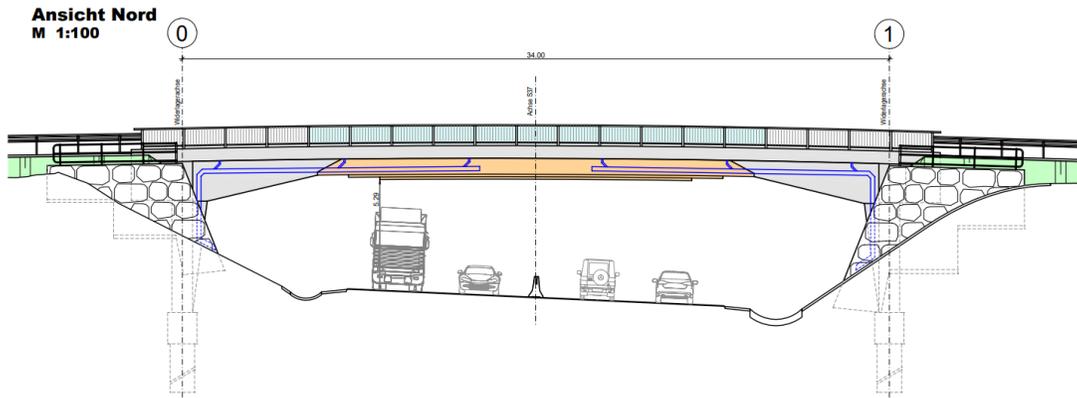
Berechnung der THG-Emissionen



THG-Emissionen Gesamt [kgCO₂eq]:



Berechnung der THG-Emissionen



THG-Emissionen Gesamt [kgCO₂eq]:

