

Brücke raus, Brücke rein, ÖBB-Kraftakte beinahe im Tagesrhythmus
Spektakuläre Aktion in Reith bei Seefeld. Wie bei Bausteinen im XXL-Format haben die ÖBB-Spezialisten am Pfingstwochenende in der Nacht von Samstag auf Sonntag das alte, 32 Tonnen schwere Tragwerk der Aulandbrücke mit einem Spezialkran herausgehoben. Die neue Brücke wurde bereits eingebaut und steht demnächst für den Zugverkehr auf der Karwendelbahnstrecke zur Verfügung.

(Innsbruck, 05. Juni 2020) Bahnbaustellen sind wahrlich nichts für schwache Nerven. Die Arbeiten müssen meist nicht nur in engsten Zeitfenstern abgewickelt werden, um Streckenunterbrechungen und damit die Behinderungen für den Zugverkehr so kurz wie möglich zu halten. Auch die Lasten, die dabei bewegt werden, flößen Respekt ein. Die Kombination aus Zeitdruck und schweren Bauteilen macht Bauarbeiten für die ÖBB zu echten Herausforderungen. Das ist auch bei der aktuellen Sperre der Karwendelbahnstrecke nicht anders. Das Herzstück dieser Baustelle ist die Erneuerung der Aulandbrücke, die sich in Reith bei Seefeld über die Bundesstraße spannt.

Neue Brücke wurde parallel zur alten neben der Bahnstrecke errichtet

Das alte, zu Beginn der Sechzigerjahre errichtete, Stahltragwerk war am Ende seiner technischen Lebensdauer angelangt, die notwendige Erneuerung des Korrosionsschutzes wäre wirtschaftlich nicht mehr vertretbar gewesen. Daher entschlossen sich die ÖBB zu einem Neubau des Tragwerks. Die neue Brücke wurde parallel zur alten neben der Bahnstrecke errichtet. Mit Beginn der Streckensperre am 29. Mai musste alles schnell und präzise vor sich gehen: Die bestehende, rund 21 Meter lange und 32 Tonnen schwere Brücke wurde am Pfingstwochenende, in der Nacht von Samstag auf Sonntag, mit einem Teleskopkran herausgehoben, auf einen Spezialtransporter verladen und über den eigens gesperrten Zirlberg zu einer fachgerechten Verwertung abtransportiert. Wenige Tage später stieg der Puls der beteiligten Ingenieure und Techniker ein weiteres Mal an – ging es doch um Zentimeterarbeit: Die neue Brücke, die in den vergangenen acht Wochen unmittelbar neben der Bahnstrecke errichtet worden ist, wurde in einem präzisen Manöver an ihren endgültigen Platz geschoben. Die 450 Tonnen des neuen Tragwerks glitten dabei scheinbar mühelos über Teflon – bewegt von großen hydraulischen Pressen und Stahlseilen. Das Tragwerk legte dabei bei jedem Hub rund 60 cm zurück. Die ganze Aktion dauerte rund sechs Stunden und gestaltete sich sehr zur Freude aller Beteiligten völlig reibungslos. Mit dem Brückeneinschub ist wohl der spannendste und sicherlich spektakulärste Teil der Baustelle gut über die Bühne gegangen, das Ende der Arbeiten bedeutet er aber noch nicht. In der Zeit bis zum geplanten Ende der Streckensperre am 15. Juni müssen die Arbeiter unter Hochdruck noch Gleisbett, Schienen, Sicherungsanlage und Oberleitung wiederherstellen. Vor der endgültigen Freigabe muss die Brücke mit der Belastungsprobe durch eine 80 Tonnen schwere Hercules Lokomotive der Reihe 2016 ihre Feuertaufe bestehen. In den Neubau der Aulandbrücke haben die ÖBB rund 1,8 Mio. Euro investiert. Neben dem spektakulären Brückentausch erneuern die ÖBB im Abschnitt zwischen Innsbruck-Hötting und Seefeld auch ca. 5800 Meter Schienen und bauen knapp 2.300 neue Schwellen ein. 2.700 Tonnen neuer Gleisschotter werden eingearbeitet. Für diese Arbeiten müssen deshalb folgende Eisenbahnkreuzungen gesperrt werden:

Eisenbahnkreuzung Speckweg: am 5. Juni, von 8:00 – 14:00 Uhr; am 6. Juni, von 9:00 – 17:00 Uhr; am 7. Juni, von 6:00 – 17:00 Uhr und am 8. Juni von 9:00 – 20:00 Uhr

Eisenbahnkreuzung Karl-Innerebner-Straße und Sankt-Georgs-Weg: von 2. Juni 7:00Uhr – 14. Juni, 18:00Uhr

Für die Kundinnen und Kunden wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet

Alle REX-Züge zwischen Innsbruck Hauptbahnhof und dem Bahnhof Seefeld in Tirol sowie alle S-Bahn-Züge zwischen Innsbruck Hauptbahnhof und dem Bahnhof Scharnitz, werden während

der Dauer der Sperre durch Busse ersetzt. Für den Schienenersatzverkehr gibt es Haltestellen, die aufgrund der Topografie teilweise nicht direkt an den Bahnhöfen, sondern an nahegelegenen Punkten entlang der Durchzugsstraßen situiert sind. Die Reisenden werden ersucht, auf die geänderten Abfahrts- und Ankunftshaltestellen zu achten. Zudem sind längere Busfahrzeiten in die Reiseplanung einzurechnen. Zwischen Zirl Abzw. Hochzirl und Bahnhof Hochzirl / retour sorgt ein Shuttle-Verkehr für die Mobilität der Reisenden. Informationen zum Schienenersatzverkehr online in der Fahrplanauskunft Scotty unter www.oebb.at, www.vvt.at und auf den Bahnhöfen und Haltestellen der Karwendelbahnstrecke. Die ÖBB bitten ihre Kundinnen und Kunden um Verständnis.

Wichtiger Hinweis: Im gesamten Streckenverlauf ist jederzeit mit Schienenverkehr zu rechnen. Das Betreten der Gleisanlagen ist daher lebensgefährlich und verboten.

ÖBB: Heute. Für morgen. Für uns.

Schon heute bringen die ÖBB als umfassender Mobilitätsdienstleister jährlich 477 Millionen Fahrgäste und 105 Millionen Tonnen Güter umweltfreundlich ans Ziel. Besonders klimaschonend sind die Bahnreisenden unterwegs. Denn 100 Prozent des Bahnstroms stammen aus erneuerbaren Energieträgern. Die ÖBB gehörten 2019 mit rund 96 Prozent Pünktlichkeit zu den pünktlichsten Bahnen Europas. Mit Investitionen in die Bahninfrastruktur von über zwei Milliarden Euro jährlich bauen die ÖBB am Bahnsystem für morgen. Konzernweit 41.904 MitarbeiterInnen bei Bus und Bahn sowie zusätzlich rund 2.000 Lehrlinge sorgen dafür, dass täglich rund 1,3 Millionen Reisende sicher an ihr Ziel kommen. Die ÖBB sind das Rückgrat von Gesellschaft und Wirtschaft und sind Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen. Strategische Leitgesellschaft des Konzerns ist die ÖBB-Holding AG.

Rückfragehinweis:

Dr. Christoph Gasser-Mair
ÖBB-Holding AG, Konzernkommunikation
Pressesprecher Tirol und Vorarlberg
Telefon: +43 664 84 17 208
christoph.gasser-mair@oebb.at
www.oebb.at