

Bau der neuen Eisenbahnbrücke über die Öztaler Ache

Stand am 1. Jänner, am 18. März, am 4. Mai (letzter Brückenteil fehlt noch)





5. August 2011: Mit Stolz zeigen die Ingenieure die neue Brücke.
Es müssen nur mehr die Schienen verlegt werden. Am 21. August rollt
der erste Zug mit 80 km/h über das neue Schotterbett.



8. November 2011: Die alte Brücke donnert in die Tiefe.
Erbaut nach dem Plan von Josef Liebhart 1883
hat sie nach fast 130 Jahren ausgedient.

Riesenkran hebt auch das fünfte Element ein

140 Meter hoch mit einer Hubkraft von 600 Tonnen: Der Riesenkran hebt nach Ostern die fünf Bauelemente der neuen Bahnbrücke über die Öztaler Ache ein.

TT 9.4.2011

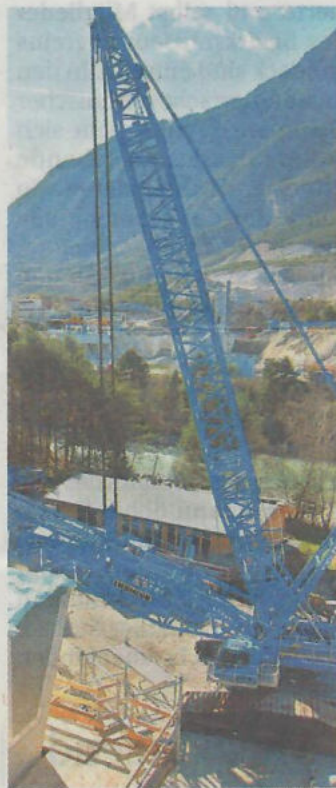
Von Renate Schnegg

Roppen – Sie ist wartungsintensiv, alt, ziemlich laut, kann nur mit 40 km/h befahren werden, was Zeit kostet, und wiegt 280 Tonnen: Die Rede ist von der derzeitigen Eisenbahnbrücke über die Öztaler Ache, die heuer während der Sperre der Westbahnstrecke im August durch eine neue Brücke ersetzt wird. Zehn Millionen Euro investieren die ÖBB aus Bundesmitteln ins Projekt, die TT berichtete mehrfach.

Die neue Brücke wiegt satte 510 Tonnen, ist 145 Meter lang, deutlich leiser als die alte, kann mit 80 km/h befahren werden – und ist bis dato noch in fünf Teile zerlegt, die mit der Bahn angeliefert werden. Derzeit wird gerade ein Riesenkran direkt neben der Öztaler Ache zusammengebaut, der die fünf Bauelemente nach Ostern einheben wird.

140 Meter hoch mit einer Hubkraft von bis zu 600 Tonnen braucht der Raupenkran selber Unterstützung, damit er überhaupt zusammengebaut werden kann: Die kam von einem 250-Tonnen schweren Teleskop-Kran. 44 Lkw-Ladungen waren nötig, um den Riesenkran zur Baustelle zu bringen. Bis Mitte Mai soll

die neue Brücke schließlich zusammengebaut sein und bis Mitte August wird sie – um einige Meter nach Norden versetzt – neben der alten Brücke errichtet. Wegen dieser Versetzung muss die bestehende Bahntrasse auf einer Länge von rund 700 Metern verschwenkt werden.



Der „blaue Riese“ wird derzeit direkt neben der Öztaler Ache zusammengebaut. Foto: ÖBB



Die Männer des Entminungsdienstes (wollen anonym bleiben) entschärfen die Bombe, Baggerfahrer Peter Pohl (Mitte) half mit. Foto: Zoom-Tirol

TT 22.2.11

Westbahnstrecke nach Bombenfund gesperrt

Roppen – Die Arbeiten zum Neubau der Eisenbahnbrücke über die Öztaler Ache sind zwar wieder angelaufen, aber schon gibt's eine Verzögerung: Gestern Nachmittag tauchte bei Grabungsarbeiten im Böschungsbereich vor der Achbrücke eine 500 Kilogramm schwere Fliegerbombe auf.

Der Entminungsdienst aus Linz wurde angefordert und die Westbahnstrecke zwi-

schen Öztal-Bahnhof und Imst-Pitztal um 16.07 Uhr für den gesamten Zugverkehr gesperrt. Für Fernreisende richteten die ÖBB zwischen Öztal-Bahnhof und Landeck einen Schienenersatzverkehr ein, ebenso für Personen im Nahverkehr zwischen Öztal-Bahnhof und Imst-Pitztal.

Die Sperre der Bahnstrecke bei Roppen konnte gestern Abend gegen 19.35 Uhr aufgehoben werden. (jenny)

Monsterkran

ÖBB-Baustelle bei Roppen

(GeSch) 600 Tonnen hebt der Raupenkran an, der in den letzten Tagen auf der ÖBB-Brückenbaustelle zwischen Roppen und Ötztal-Bahnhof zusammengesetzt wurde. Mehr als 40 Lkw-Tiefflader-Transporte, davon acht Schwertransporte, waren notwendig, um die Einzelteile für den Kran anzuliefern. Mit dem Riesenkran wird die Stahlrohkonstruktion der neuen Eisenbahnbrücke über die Ötztaler Ache eingehoben.

RS 13.4.11

Auf der eingleisigen ÖBB-Westbahnstrecke im Oberland zwischen den Bahnhöfen Ötztal und Imst liegt die 280 Tonnen schwere und rund 100 Meter lange Eisenbahnbrücke über die Ötztaler Ache. Das Bauwerk ist wartungsintensiv, hat einen hohen Lärmpegel und ist derzeit mit nur 40 Stundenkilometern befahrbar. Jedem Schnellzug kostet dieser Abschnitt um bis zu zwei Minuten mehr an Fahrzeit. Aus diesem Grund startete die ÖBB-Infrastruktur AG bereits Ende letzten Jahres mit den Arbeiten zum Neubau der Eisenbahnbrücke. In den letzten Tagen wurde ein direkt an der Mündung der Ötztaler Ache in den Inn durch Fachexperten ein riesiger Kran zusammengesetzt. Der Raupenkran ragt 140 Meter gegen den Himmel. Mit einer maximalen Hubkraft von 600 Tonnen ist er zudem ein echtes Kraftpaket unter den Kränen. Nach Ostern wird der erste

von fünf Einhubvorgängen gestartet – große Stahlfertigteile werden dann zu einem neuen Brückentragwerk zusammengesetzt. Alleine für den Einhub der einzelnen Stahlfertigteile ist jeweils ein halber Tag pro Fertigteile erforderlich. Für das Aufstellen des Kranes waren 44 Lkw-Ladungen notwendig, ein 250-t-Teleskopkran unterstützte beim Zusammenbau des „großen Bruders“. Die Arbeiten an der Stahlrohkonstruktion – Erheben und Verbinden der Teile – für die neue Eisenbahnbrücke werden Mitte Mai 2011 abgeschlossen.

VORTEILE. Bis Mitte August wird um einige Meter nach Norden versetzt unmittelbar neben der bestehenden Brücke, die 145 m lange, spürbar leisere und mit 80 km/h doppelt so schnell zu befahrende Eisenbahnbrücke errichtet. Auf rund 700 Metern Länge muss die bestehende Bahnstrecke verschwenkt

Tonnenschweres Puzzle auf Bahnbrücke fertig

Seit Anfang April erregt der 140 Meter hohe Raupenkran bei Roppen Aufsehen. Gestern schwenkte er das letzte Teil der neuen Brücke über die Ötztaler Ache ein. Das 34 Meter lange und 100 Tonnen schwere Mittelteil wurde schwebend verschweißt. Befahrbar wird die neue ÖBB-Brücke im Sommer sein. TT 6.5.11

Foto: Paschinger

Ab Sonntag, 17. April
Freitag, Samstag,
Sonntag und Feiertagen
wieder geöffnet!



Info Tel.: 05253/ 51 88 80



Der riesige Kran mit seinem 140 Meter langen Ausleger ist bereits aus der Ferne zu sehen. Mit ihm werden in den nächsten Tagen die Stahlteile für die neue ÖBB-Brücke auf die Pfeiler versetzt

RS-Foto: Schmöll

werden. Die ÖBB investieren mit Mitteln des Bundes rund 10 Mio. Euro in den Neubau. Für die kunstvolleren Einzelteile direkt an der Baustelle zusammengesetzt wird. Die Teile werden per Bahn angeliefert und durch den Riesenkran spektakulär verlegt.



Mit 260 Tonnen wurden die Schwingungen der Brücke genauestens gemessen.

Foto: Zangerle

ÖBB halten den Fahrplan bei Achbrücke punktgenau ein

Ab 21. August rollen Züge schneller und leiser durchs Oberland: Die neue Achbrücke bei Roppen macht's möglich.

Von Renate Schnegg

Roppen – Inklusive Stahl, Schotter und Beton ist sie 2900 Tonnen schwer und 145 Meter lang: Die neue Eisenbahnbrücke über die Ötztaler Ache bei Roppen hat markante Eckdaten. Nichtsdestotrotz muss diese Masse millimetergenau bewegt werden, um sie in das bestehende Schienennetz der Arlbergbahnstrecke einbinden zu können.

Seit November vergangenen Jahres sind die ÖBB damit beschäftigt, neben der alten Achbrücke die neue – inklusive Brückenpfeiler und Widerlager – zu bauen. Dazu war im Mai auch der „blaue Riese“ im Einsatz, ein mächtiger, über 100 Meter hoher Kran, der die Brückenelemente einhob, die TT berichtete. Kostenpunkt des gesamten Unterfangens: acht Millionen Euro, die die ÖBB-Infrastruktur AG zu 100 Prozent aus Bundesmitteln trägt.

Werner Baltram, Prokurist der ÖBB-Infrastruktur AG, zeigt sich mit dem Bauablauf sehr zufrieden: „Der bisherige Zeitplan wurde punktgenau eingehalten und wir sehen bereits die Ziellinie für dieses

herausfordernde Projekt. Ein Dank an alle Beteiligten für die professionelle Arbeit.“

Ab heute Samstag wird die Arlbergstrecke zwischen Landeck und Bludenz gesperrt und die Inbetriebnahme der neuen Achbrücke biegt in die Zielgerade. Ab 17. August wird es richtig ernst: Dann wird nämlich die Arlbergstrecke ab Ötztal-Bahnhof gesperrt. Und innerhalb von fünf Tagen muss die neue Achbrücke ins

Schienennetz eingebunden sein. Mehr als 40 Facharbeiter werden auf der rund 700 Meter langen Baustelle im Schichtbetrieb rund um die Uhr im Einsatz sein.

Zuerst werden die bestehenden Schienen aus dem Netz geschnitten, die Schwellen und Gleise mit einem Schienekran neu verlegt. Und bis zum 21. August muss alles fertig sein; dann findet der Belastungstest mit drei

Loks statt, die Schwingungen werden gemessen und ausgewertet. Ab 20 Uhr rollt der erste Zug drüber, mit 80 km/h doppelt so schnell und durch das Schotterbett wesentlich leiser als bisher.

Man wolle den Kunden die gute Infrastruktur uneingeschränkt zur Verfügung stellen. „Deshalb investieren wir österreichweit pro Jahr rund eine Milliarde Euro ins Bestandsnetz“, macht Baltram deutlich. Diese neue Brücke sei zwar nur ein Mosaikstein auf der Westbahnstrecke, „aber ein wesentlicher“, stellt der Regionalleiter der ÖBB-Infrastruktur, Robert Huber, fest. Er ist sehr froh, dass bislang kein Unfall passierte und hofft, „dass das auch die nächsten zweieinhalb Wochen so bleibt. Ich schlafe derzeit nicht besonders gut“, gesteht er.

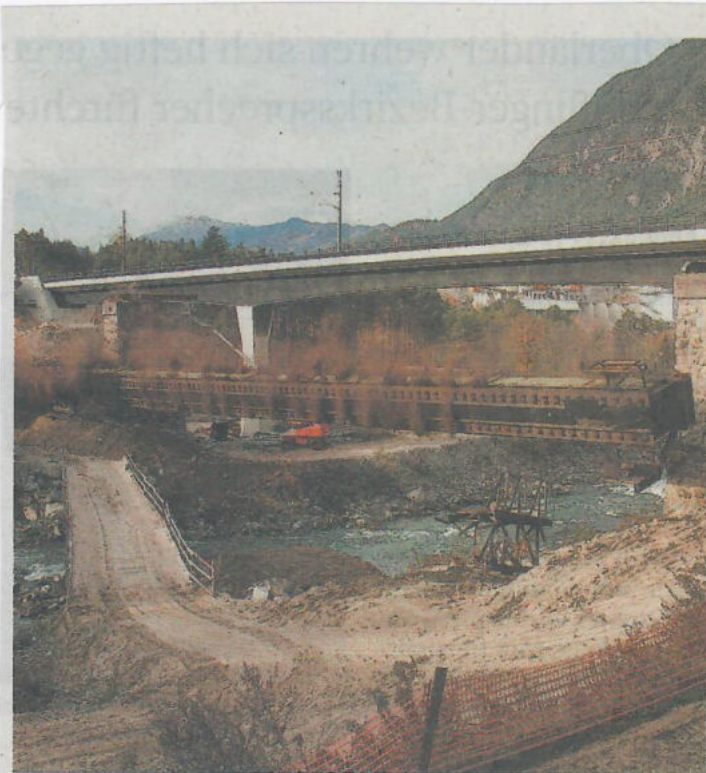
Groß war die Befürchtung, dass man im Baustellenbereich auf Kriegsrelikte, etwa Bomben, treffen könnte. Wie berichtet, war es schlussendlich nur eine 500 Kilo schwere Fliegerbombe aus dem 2. Weltkrieg, deren Entfernung die Bauarbeiten nur für wenige Stunden aufhielt.

Die alte Achbrücke wird heuer im Herbst abgebaut. „Ebenso die Pfeiler“, erklärt ÖBB-Brückenexperte Helmut Mosheimer.



Brückenexperte Helmut Mosheimer, Prokurist Werner Baltram und Regionalleiter Robert Huber (v.l.) beim Lokalausgleich.

Foto: Schnegg



In den vergangenen Tagen wurde die alte Eisenbahnbrücke über die Ötztaler Ache so lange seitlich verschoben, bis die 230 Tonnen Stahl zu Boden krachten. Heuer folgt noch die Ufersicherung zur Ötztaler Ache hin, im April kommenden Jahres wird das Projekt endgültig abgeschlossen. Fotos: ÖBB

TT 11.11.11

Alte Achbrücke einfach vom Pfeiler geschubst

Die alte Eisenbahnbrücke über die Ötztaler Ache ist nicht mehr. 230 Tonnen Stahl donnerten kontrolliert und millimetergenau zu Boden.

Roppen, Ötztal-Bahnhof – Viele Millionen Bahnkunden und Hunderttausende Güterzüge querten im Laufe der letzten Jahrzehnte die Ötztaler Ache mit Hilfe der alten Eisenbahnbrücke. Sie hat dieser Tage ihren Dienst quittiert und ging kontrolliert zu Boden.

Bereits im vergangenen Jahr wurde das rund zehn Millionen Euro schwere Projekt „Neubau Ötztaler Achbrücke“ gestartet. Parallel zur alten Eisenbahnbrücke wurde die neue errichtet und die

Gleise wurden verschwenkt. Die neue Brücke ist seit der 16-tägigen Sperre der Westbahnstrecke im August heurigen Jahres in Betrieb: Die Züge können das neue, 145 Meter lange Bauwerk mit 80 km/h doppelt so schnell und zudem wesentlich leiser passieren als bisher, die *Tiroler Tageszeitung* berichtete mehrfach.

Die Stahlkonstruktion der alten Eisenbahnbrücke wurde nun in den vergangenen Tagen demontiert und Millimeter für Millimeter seitlich auf

insgesamt zweieinhalb Metern verschoben – bis sich das 230 Tonnen schwere Stahlteil ein letztes Mal verneigte und zu Boden donnerte. Dort wird der alten Brückenkörper demontiert und im Anschluss fachgerecht entsorgt.

Damit sind die Arbeiten aber noch lange nicht zu Ende: Jetzt folgt der Abtrag der beiden alten, 16 Meter hohen Brückenpfeiler und der Widerlager. Bis Mitte November werden die Betonteile zerkleinert. Nicht gerade geräuschlos, denn der Abtrag erfolgt

mittels mehrerer Einzelsprengungen. Und bis Mitte Dezember sollen die daraus entstandenen 540 Kubikmeter Schotter schließlich abtransportiert sein.

Im Anschluss wird die Ufersicherung zur Ötztaler Ache hin neu errichtet. So richtig abgeschlossen wird das gesamte ÖBB-Vorhaben allerdings erst im kommenden Jahr sein, wenn nämlich die Baustellenzufahrt durch den Wald rückgebaut wird und die Böschungsbereiche rekultiviert werden. (TT, jenny)