

ARLBERGSTRECKE, ERNEUERUNG INNBRÜCKE LANDECK

Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur Bau AG

Bearbeitungszeitraum: 2006 bis 2009

DAS PROJEKT

Im Rahmen des Projektes wurde die seit 1883 bestehende Stahlfachwerkbrücke der ÖBB über den *Inn* in Landeck, Tirol, durch eine Stahlbogenbrücke ersetzt. Außerdem waren die an die Brücke anschließenden Viadukte zu sanieren und Lärmschutzmaßnahmen im Brücken- und Dammbereich umzusetzen. Die neue Bogenbrücke weist eine Gesamtlänge von 64 m und eine Breite von 7 m auf. Die Neigung der Nivelette beträgt 25 ‰. Das Brückengewicht beläuft sich mit 1400 t in etwa auf das fünffache der ursprünglichen Konstruktion. Aufgrund einer nur begrenzt möglichen Streckensperre wurde die neue Brücke 10 m südlich des Bestandes auf provisorischen Fundamenten bzw. Widerlagern vorbereitet und - nach Abtrag der Bestandsbrücke - im Zuge einer 16-tägigen Sperre eingeschoben.

UNSERE TÄTIGKEIT

BGG Consult war beim gegenständlichen Projekt mit den Untersuchungen zum Erhaltungszustand der Bestandsbauwerke sowie mit der geotechnischen Betreuung beauftragt. In diesem Zusammenhang wurden zahlreiche vertikale und horizontale Aufschlussbohrungen im Mauerwerksbereich der Viadukte sowie weitere Aufschlüsse im Gründungs- und Dammbereich abgewickelt.

Für die Bauausschreibung ist in laufender Abstimmung mit dem Tragwerksplaner unter Berücksichtigung der Aufschluss- und Laborergebnisse ein Geotechnisches Gutachten - insbesondere zur Gründung der Fundamente und Hilfsfundamente (Einschubbahnen) - verfasst worden.

Während der Bauausführung erfolgte die geotechnische Beratung des Bauherrn zur Ausführung von Spezialtiefbauarbeiten, zur Beurteilung von Firmenalternativen bzw. zur Qualitätssicherung.

Gründung auf historischen Bestandswiderlagern:

Aufgrund des Erfordernisses der Erhaltung der historischen Widerlager musste das neue, wesentlich schwerere Bauwerk teilweise auf den Bestandsfundamenten aufgelagert werden.

Dies stellte in geotechnischer Hinsicht eine besondere Herausforderung dar, da einerseits der Untergrund unterhalb der Fundamente und andererseits der Zustand des Mauerwerkes bei der Beurteilung zu berücksichtigen waren. Außerdem durften durch den Brückenneubau neben dem Bestand keine Verkantungen der Bestandsbrücke zugelassen werden. Aus diesem Grund wurde für die neuen Kämpferfundamente und die Hilfsfundamente eine Tiefgründung mittels Bohrpfählen gewählt.

Die historischen Brückenbögen konnten auf diese Weise ohne wesentliche Setzungen erhalten werden.



Ansicht der neuen Stahlbogenbrücke vor der bestehenden Fachwerkbrücke im Bauzustand