

Bahnunterführung bei laufendem Betrieb ersetzt

An der Bahnstrecke Rosenheim-Kiefersfelden mußte eine alte Bahnunterführung bei laufendem Zugverkehr durch einen Neubau ersetzt werden. Mit einer Schal-Sonderlösung wurde zunächst

unterhalb einer temporären Hilfsbrücke die neue Überbautafel betoniert, die anschließend auf Höhe geliftet wurde. Unmittelbar danach wurden die Widerlager sowie das angeschlossene, 42 m lange Trogbauwerk mit einer vormontierten ES 24-Holzträgerschalung hergestellt.

Rund 16000 Brücken, die älter als 80 Jahre sind, will die Deutsche Bahn nach und nach durch Neubauten ersetzen, möglichst mit wenigen

Behinderungen des Bahnbetriebes. Deshalb überzeugte der von dem bayerischen Bauunternehmen Gebr. Schmölzl und Hünnebeck erarbeitete Sondervorschlag, der einen Brückenneubau ermöglichte, ohne den Zugverkehr (240 Züge pro Tag) zu unterbrechen. Genau unterhalb der Hilfsbrücke stellte man mit der Holzträger-Deckenschalung „Vario-max“ die neue Fahrbahnplatte (11,85 m × 10,42 m) her. Getragen wurde die Schalung von zwanzig, jeweils 2 m hohen ID-15-Türmen sowie vier S50-Türmen. Während der Beton des Überbaus aushärtete, wurde die jeweils 100 m² große Außenschalung für die Flügelwände aufgestellt.

Acht Tage nach dem Betonieren hoben dann vier Hydraulik-Hebetürme die rd. 200 t schwere Decke in einem sechsstündigen Hebevorgang in ihre vorgesehene Position auf 4,90 m Höhe. Nach dem Liften der Decke mußte auf beiden Brückenseiten schnellstens die jeweils 5 m hohe und 20 m breite Innenschalung installiert werden. Um keine Zeit zu verlieren, wurde eine aus ES 24-Elementen vormontierte Wandschalung auf Spindel-Lenkrollen an ihren beengten Einsatzplatz geschoben.



*Neubau bei laufendem Zugbetrieb durch eine Schalungs-Sonderlösung
[Foto: Hünnebeck]*