



Schienennetz

Bahnbrücke bei Wangen nach über 130 Jahren ersetzt

Genau 131 Jahre war die Bahnbrücke über die Obere Argen bei Wangen im Allgäu im Betrieb. Im vergangenen Jahr wurde das Bauwerk aus der Frühzeit des Bahnverkehrs durch einen Neubau ersetzt. Der trägt dazu bei, dass die Züge von München an den Bodensee auf einer durchgehend elektrifizierten Strecke nun deutlich schneller unterwegs sind als bisher.

Von Jürgen Schmidt

WANGEN. Die Brücke über die Obere Argen in Wangen im Landkreis Ravensburg ist zwar Teil der neuen Bahnfernstrecke von München nach Lindau, doch der Neubau wurde außerhalb des Großprojekts geplant und finanziert. Die Investition von 15 Millionen Euro sei als Bestandsnetzmaßnahme außerhalb des Projekts ABS 48 erfolgt, heißt es bei der Deutschen Bahn (DB) Netz in München. Das Kürzel steht für Ausbaustrecke 48.

Größte und aufwendigste Einzelmaßnahme der Neubaustrecke

Die Brücke gilt als größte und aufwendigste Einzelmaßnahme beim Ausbau der Strecke zwischen München und dem Bodensee, auch wenn sie formal nicht dazugehört. Und gleichzeitig ist sie auch der größte Bahnbrückenneubau im Allgäu. 116 Meter lang ist das Bauwerk,

knapp neun Meter breit und überspannt den Fluss und eine Straße in rund elf Metern Höhe.

Aufgrund der Größe spricht auch das Münchner Ingenieurbüro SSF-Ingenieure, das für die Ausführungsplanung zuständig war, von einem „spektakulären Bauabschnitt“. Denn die Brücke wurde 13 Meter neben der bisherigen, 131 Jahre alten Brücke, vorgefertigt.

Dazu wurden zunächst die beiden Stützpfeiler und die Widerlager der Brücke betoniert. Die tragende Stahlfachwerkstruktur war bei einem Spezialunternehmen im sächsischen Zwickau industriell vorgefertigt und dann in mehreren Teilen ins Allgäu transportiert worden. Dort wurden die Teile zusammengesetzt.

Zwei Autokrane mit einer Traglast von bis zu 750 Tonnen hoben den über 300 Tonnen schweren Stahlunterbau auf die Pfeiler und die Widerlager. Dort wurde die Konstruktion ausgerichtet und fertig verschweißt. Anschließend wurde die Stahlbetondecke, die das Gleisbett trägt, aufgebracht. Sogar das Geländer und die 2,40 Meter hohen Lärmschutzwände wurden montiert, bevor die Brücke an ihrem eigentlichen Platz stand.

Anfang März vergangenen Jahres begann dann der aufsehenerregendste Teil des Brückenbaus, der Einschub. 13 Meter weit musste die insgesamt 5300 Tonnen schwere Konstruktion aus Stahl und Beton versetzt werden.

Dafür waren zuvor vier Betonbahnen, quasi als Schienen für die Eisenbahnbrücke, angelegt worden.

Die Gleitflächen wurden mit dem Kunststoff Polytetrafluorethylen (PTFE) beschichtet und gefettet, um die Reibung zu minimieren, wie die DB Netz erläuterte.

Acht hydraulische Pumpen schoben die Brücke millimeterweise an ihren endgültigen Standort. Der Vorgang nahm fast einen kompletten Arbeitstag in Anspruch. Der Vorschub wurde durchgehend von einem Vermesser überwacht.

Einschub-Technik verkürzt Streckenspernung

Für die Bahn bringt diese Art des Baus große Vorteile für den Betrieb. Denn die Strecke musste nur wenige Monate gesperrt werden. Ende Januar war mit dem Abbruch der alten Eisenbahnbrücke begonnen worden. 700 Kubikmeter Stein und Beton sowie 300 Tonnen Stahl mussten beseitigt werden. Sie war in einem schlechten Zustand gewesen, ließ nur noch Geschwindigkeiten von höchstens 100 Stundenkilometern für Züge zu und war in den zulässigen Lasten beschränkt.

Nach dem Einschub der neuen Brücke dauerte es nur knapp vier Wochen, um das Gleisbett aufzuschütten, die Schienen zu verlegen und die Oberleitungen zu installieren, die auf zwei Masten über die Brücke geführt werden.

Am 30. März konnte der Betrieb über die neue Brücke wieder aufgenommen werden. Die Bahnstrecke durch Wangen hat nicht nur für den Fernverkehr von München nach Lindau, sondern auch für den Nahverkehr große Bedeutung.



Nach ihrer Fertigstellung wurde die Brücke auf einer Strecke von 13 Metern an ihren endgültigen Standort verschoben. FOTO: ANDRÉ SCHMIDT

Daten und Fakten

Projekt: Ersatzneubau der eingleisigen Bahnbrücke Obere Argen in Wangen (Landkreis Ravensburg)
Bauherr: Deutsche Bahn Netz AG
Ausführungsplanung: SSF-Ingenieure, München
Bauzeit: 7/2018 bis 4/2020
Baukosten: rund 15 Millionen Euro
Länge der Brücke: 136 Meter
Konstruktion: Stahlfachwerk-Stahlbeton-Verbundbrücke mit zwei Pfeilern
Gewicht: 5300 Tonnen
Besonderheit: Die Brücke wurde neben der alten Brücke gebaut und dann über 13 Meter verschoben.



Rund 15 Millionen Euro hat die Deutsche Bahn Netz AG für die Brücke über die Obere Argen in Wangen investiert. FOTO: MOSTAFA MAAMOUN



Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember ist die vollständig elektrifizierte Strecke zwischen München und Lindau in Betrieb. FOTO: MICHAEL WAG

Bahn hat eine halbe Milliarde Euro für den Ausbau zwischen München und Lindau investiert

Fahrzeit durch die durchgehende Elektrifizierung der Strecke um rund 20 Prozent verkürzt

MÜNCHEN/WANGEN. Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember vergangenen Jahres fahren zwischen München und Lindau elektrisch angetriebene Züge. Rund 500 Millionen Euro hat die Deutsche Bahn in den Ausbau der Allgäu-Bahn genannten Strecke investiert und damit auch die Verbindung zwischen Zürich und der bayerischen Landeshauptstadt deutlich beschleunigt.

Die elektrischen Neigetechnik-Züge können nun fast durchgehend

160 Stundenkilometer schnell fahren. Das verkürzt die Reisezeit von München nach Zürich laut Bahn um rund zwanzig Prozent auf vier Stunden. Ende dieses Jahres soll die Reisezeit sogar auf dreieinhalb Stunden gesenkt werden.

Rund 155 Kilometer ist die Strecke zwischen München und dem Bodensee lang. Zwei der sechs Bauabschnitte liegen in Baden-Württemberg, die anderen in Bayern.

Zur Elektrifizierung wurden nach Angaben der DB Netze fast 240 Kilo-

meter Oberleitung installiert, für die mehr als 3500 Masten errichtet werden mussten. Sieben elektronische Stellwerke wurden neu errichtet, sechs Bahnhöfe umgebaut.

Und Lindau bekam auf dem Festland in der Nähe des Bodenseeuferes im Stadtteil Reutin einen neuen Durchgangsbahnhof für die Fernzüge. Auch das trägt zu den schnelleren Zugverbindungen bei, weil der Lokwechsel, der bisher in Lindau Kopfbahnhof auf der Insel notwendig war, nun entfällt.

Rund 100 der 500 Millionen Euro Investitionssumme flossen in den Lärmschutz. In den Städten und Gemeinden entlang der Strecke, die über Memmingen durch den flacheren Teil des Allgäus führt, wurden mehr als 25 Kilometer Schallschutzwände gebaut. (jüs)

MEHR ZUM THEMA
 Findet sich auf der Projekt-Webseite der Deutschen Bahn Netze unter:
<https://abs48.com>

Passgenaue
 Lösungen. Verlag,
 Vergabe, Agentur,
 Kongresse.

www.staatsanzeiger.de/unternehmen

STAATSANZEIGER

POWERLINES GROUP

Europäischer Systemanbieter in der Bahnelektrifizierung

Passion for delivery www.powerlines-group.com

Hochbau
 Schlüsselfertigbau
 Tiefbau
 Bauwerkserhaltung
 Projektentwicklung

Josef Hebel

Teamwork und Fairness:
 die stabilste Basis, um zu bauen.
Wir bedanken uns für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und wünschen für die Zukunft viel Erfolg.

www.josef-hebel.de

Josef Hebel GmbH & Co. KG Bauunternehmung · Memmingen · München · Ravensburg