

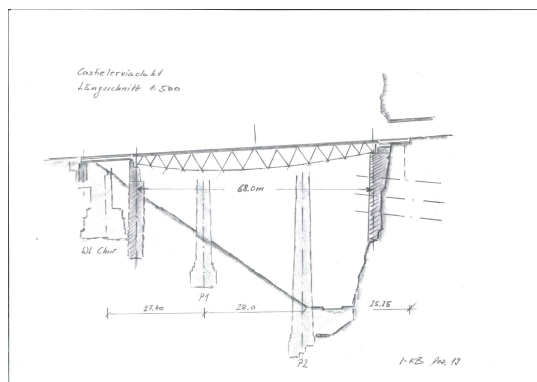
12. Schierser Brückenvortrag

Brückenbau bei der Rhätischen Bahn Herausforderungen im heutigen Kontext

Wie beliebt und verwurzelt die Bündner Bahn bei der Bevölkerung ist, zeigte sich einmal mehr, als der **Verein Salginatobelbrücke** zu einem Vortrag nach Schiers einlud. Der Saal war zum Bersten voll, rund 140 Interessierte liessen sich von den Ausführungen und prächtigen Bildern begeistern. Die beiden Referenten, Christian Florin, Leiter Infrastruktur und Vizedirektor RhB, sowie Karl Baumann, Leiter Kunstbauten RhB, verstanden es vortrefflich, Fachleute wie Laien anzusprechen. So erfüllten sie eines der Hauptziele der Schierser Brückenvorträge: **Ingenieurbaukunst unters Volk zu bringen** und **Verständnis für neue Bauwerke zu wecken**, die oftmals markante Eingriffe in die Landschaft darstellen.

Mit eindrücklichen Zahlen und historischen Bildern wies Christian Florin im ersten Teil auf die Infrastruktur unserer Gebirgsbahn hin, deren Streckennetz mit zahllosen Tunnels und Brücken innerhalb eines Vierteljahrhunderts 1914 praktisch abgeschlossen war. Somit sind heute viele Bauwerke über hundert Jahre alt, was ein andauerndes Instandsetzen vor allem der in einer rauen Umwelt errichteten Brücken erfordert. Dies geschieht im Spannungsfeld von historischem Erbe und neuen technischen Methoden und muss betrieblichen sowie denkmalpflegerischen Bedürfnissen Rechnung tragen. Die Albula- und Berninalinie zählen seit 2008 zum UNESCO Welterbe, was zu einem besonders sorgsamem Umgang mit diesem bedeutenden Kulturgut verpflichtet. Ein grosses Problem für viele alte Mauerwerksbrücken stellt eindringendes Wasser dar. Faszinierend waren die Ausführungen dazu, wie das Abdichten mittels eines von aussen nicht sichtbaren Betontrogs unter der Trasse geschieht, und dies bei vollem Bahnbetrieb.

Im zweiten Teil stellte Karl Baumann die seit 2018 erstellten oder geplanten neuen Brücken vor. Dabei unterstrich er, dass bei Brückenneubauten an bedeutender Lage neben technischen Aspekten der sorgfältigen Gestaltung und Einpassung in die Umgebung besondere Beachtung geschenkt wird. Da spielt der Wettbewerb eine wichtige Rolle. So konnte bei der zweiten Hinterrheinbrücke Reichenau, die an einem geografisch und historisch bedeutenden Ort liegt, aus 42 Einsendungen schliesslich der beste Entwurf realisiert werden. Im Prättigau entsteht zwischen Äuli und Dalvazza auf engem Raum eine neue Brückenlandschaft. Auch hier wurde mit einem Projektwettbewerb die beste Lösung gefunden. Dagegen verzichtete man beim Neubau des Castielertobelviadukts der Arosalinie auf einen Wettbewerb, da zahlreiche Vorgaben bestanden: Durch den Rückbau des einen stark beschädigten Pfeilers wird auch auf den zweiten Pfeilern verzichtet, wobei sich die Spannweite von 45 m auf lediglich 68 m erhöht, was problemlos machbar ist. Sinnvoll ist die Überbrückung mit einem einfachen Balken in Stahlverbundbauweise, da aus logistischen Gründen nur kleine Stahlteile transportiert werden können. Somit ergibt sich ein Tragsystem mit einem unterspannten Träger oder einem Fachwerk. Eine Betonbrücke wäre möglich, wäre aber bei dieser Spannweite unwirtschaftlich. Durch die notwendige Stabilisierung der Felswand Seite Arosa ist das Widerlager auch schon bestimmt. Mit allen diesen Einschränkungen wären keine deutlich unterschiedlichen Lösungen erzielt worden.



Nach einer kurzen Fragerunde begab man sich zum traditionellen Apéro, wo bis spät in die Nacht angeregte Gespräche und Diskussionen stattfanden. Immer mehr wird der Schierser Novemberanlass auch zum Stelldichein von Brückenfachleuten. Wir heissen schon jetzt alle Interessierten zum Brückenvortrag 2024 herzlich willkommen. (Andreas Kessler)