



Heimspiel

Patentverdächtige Lösung für Brückenschlag in Wels

Wenig Zeit, wenig Platz und eine Überraschung gleich zu Beginn: Von Juni bis Dezember des Vorjahres waren sowohl Expertise als auch Innovationsgeist der Felbermayr-Bereiche Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau, Spezialtiefbau, Transport- und Hebetechnik, Wasserbau, Tiefbau Österreich sowie Hagn Umwelttechnik gefragt.

Für die Gründung der Pfeiler der neuen ‚Römerbrücke‘ über die Traun wurde seitens der Stadt Wels eine effiziente, wirtschaftliche und vor allem in kurzer Zeit umsetzbare Lösung gesucht. „Ende Juni des Vorjahres haben wir den Zuschlag für die Errichtung der Brücke in einer Arbeitsgemeinschaft bekommen. Die Anforderung war dann, noch vor Jahresende die fertige Brücke einzuschwimmen“, erläutert Projektleiter Thomas Wallenstorfer vom Felbermayr-Bauwesen und ergänzt: „Planung und Ausführung sind bei dieser extrem kurzen Auftragszeit Hand in Hand gegangen.“

Überraschung im Flussbett

In welcher Tiefe befindet sich tragfähiges Gestein? Diese Frage beschäftigte die Experten des Felbermayr-Spezialtiefbaus aus Stams und Salzburg. Mittels Ponton und Bohrgerät wurden zunächst 20 Meter lange Bohrkern aus dem Flussbett entnommen. „Diese wurden an die Bautechnische Versuchs- und Forschungsanstalt Salzburg zur Prüfung übergeben“, schildert Wallenstorfer, den für die weitere statische und konstruktive Planung notwendigen Vorgang. Dabei stießen die Baugrunderkundungs-Profis auf eine Überraschung. Hätte das Felbermayr-Team wie geplant einen herkömmlichen Spundwandkasten für die Gründung der Pfeiler gemacht, wäre das teuer geworden. Denn anstatt des erwarteten Geschiebes von einem Meter waren gleich fünf Meter in der Flusssohle.

Kostenersparnis durch Innovation

Um die Pfeiler der Brücke sicher im Flussbett zu verankern, entwickelte Felbermayr eine revolutionäre Methode. Anstelle herkömmlicher Spundwandkästen wurde eine Kombination aus Großbohrpfahl und Dalbe gewählt. Vier Großbohrpfähle mit einem Durchmesser von 1,5 Metern und einer

Länge von bis zu 25 Metern wurden mit Spezialbohrgeräten eingebracht. Diese innovative Methode war wirtschaftlicher und ermöglichte auch eine deutliche Verkürzung der Bauzeit.

„Durch den gezielten Einsatz dieser innovativen Gründungstechnik konnten wir eine signifikante Kostenersparnis im hohen fünfstelligen Bereich erzielen. Gleichzeitig haben wir eine äußerst stabile und langlebige Lösung geschaffen, die sich perfekt in die Gegebenheiten vor Ort einfügt“, betont Wallenstorfer.



„**Trotz enormer Herausforderung haben wir gezeigt, dass wir für alles eine Lösung bieten können.**“

DI (FH) Thomas Wallenstorfer, Projektleiter

Millimeterarbeit mit Ponton und SPMT

Die Brückenelemente, bestehend aus einer Fachwerkkonstruktion aus Holz, wurden durch den Arge-Partner gefertigt. Die sechs Fachwerkträger mit je 40 Metern Länge und 12 Tonnen Gewicht wurden aus dem Mühlviertel nach Wels transportiert. Vor Ort wurden diese Segmente auf einem Vormontageplatz zu drei Brückenfeldern zusammengefügt – jedes 40 Meter lang, sechs Meter hoch und bis zu 80 Tonnen schwer.

Der spektakulärste Teil des Projekts war das Einschwimmen der Brückenfelder. Mit den „Self-Propelled Modular Transporters“, kurz SPMT genannt, wurden die fertig montierten Elemente auf eine speziell errichtete Rampe gefahren und auf ein Schwerlastponton verladen. Die Präzision dieses Vorgangs war beeindruckend: Mit gezielter Ballastierung durch Wasserein- und -auslass wurde das Ponton feinjustiert. Somit konnten die Brückenelemente punktgenau auf die Widerlager an den Ufern und auf die Stützpfeiler gesetzt werden.

„Hier war absolute Präzision gefragt. Schon kleinste Ungenauigkeiten hätten dazu geführt, dass die Elemente nicht perfekt abgesetzt hätten werden können. Dank der hervorragenden partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit dem Arge-Partner lief der Prozess jedoch reibungslos ab“, schildert Wallenstorfer abschließend und stellt zufrieden fest: „Trotz dieser enormen Herausforderung haben wir gezeigt, dass wir für alles eine Lösung bieten können.“

Zukunftsweisende Infrastruktur für die Region

Mit der Fertigstellung der neuen Brücke leistet die Stadt Wels einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Radverkehrsnetzes. Zwei landesweite Radwege sind nun direkt miteinander verbunden. Daraus ergeben sich attraktive, sichere und umweltfreundliche Alternativen für Pendler und Freizeitnutzer. Bis zum Frühjahr 2025 folgen noch finale Komplettierungsarbeiten. Dazu gehören die Errichtung von zwei Aussichtsplattformen, die Anbindung an bestehende Geh- und Radwege sowie die Installation von LED-Beleuchtung und Geländer. ■



Mit Ponton und Bohrgerät erfolgte die Entnahme von 20 Meter langen Bohrkernen aus dem Flussbett.



Mit Spezialbohrgeräten wurden vier Großbohrpfähle mit einem Durchmesser von 1,5 Metern und einer Länge von bis zu 25 Metern eingebracht.



Die sechs Fachwerkträger mit je 40 Metern Länge und 12 Tonnen Gewicht kamen aus dem Mühlviertel nach Wels.



SCANNEN
und den spektakulären
Brückenschlag
mitemleben.



Die 120 Meter lange „Römerbrücke“ über die Traun verbindet Wels und Schleißheim.