

Die Mittersiller zählen die Tage bis Salzachübergang wieder

frei gegeben wird

Kärntner bauen unsere

Brücke

Das schaut nach echt harter und präziser Arbeit aus! Im Kärntner Lavanttal wird aktuell die Hubbrücke für Mittersill zusammen geschweißt. Zwölf Spezialisten arbeiten in Doppelschichten, um das

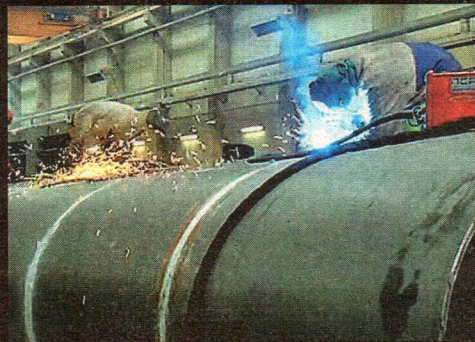
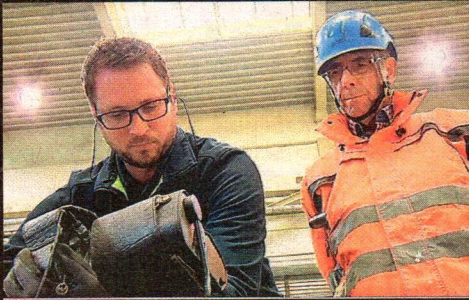
absolute Novum in Salzburg rechtzeitig fertig zu haben. Die Stahlarbeiten an der 240 Tonnen schweren Brücke werden am 7. Dezember finalisiert. Noch vor Weihnachten rollt der Verkehr wieder.

Obwohl schon die „Bausteine“ mit dreifachem Korrosionsschutz „imprägniert“ wurden, wird der Brücke noch einmal als Ganzes ein Anstrich verpasst.

Das sechs Millionen Euro teure Schlüsselprojekt für den gesamten Oberpinzgau liegt voll im Zeitplan, die Umleitung wegen der Bauarbeiten in Mittersill funktioniert. Fußgänger benutzen den Behelfsübergang der Bundesheerpioniere. Spätestens im April 2018 soll die Brücke voll funktionsfähig sein, für den Verkehr wird sie noch vor Weihnachten frei gegeben. Die Fortschritte und Arbeiten sind in Kurzfilmen unter www.salzburg.gv.at/hubbruecke zu sehen.

Melanie Hutter

Zwölf Schweißer arbeiten in St. Paul im Lavanttal an der Mittersiller Hubbrücke. Präzision ist dabei oberste Pflicht.



Die Bauteile sind bis zu 48 Tonnen schwer, die gesamte Konstruktion 240. Spezialtransporte bringen sie dann nach Mittersill.

Im Video des Landesmedienzentrums gut zu sehen: Jedes einzelne Teil, jede Naht wird unter die Lupe genommen.



Besonders strenge Qualitätskontrolle

Für Technikfans ist die neue Hubbrücke ein absolutes Wunderwerk, für die Mittersiller der letzte Schritt des langen Weges, um endlich vor dem Hochwasser geschützt zu sein. Wie berichtet kann das 240 Tonnen schwere Stahlwerk hydraulisch 1,8 Meter angehoben werden, um Verkläusungen zu verhindern.

Das gab es in Salzburg noch nie, dementsprechend beeindruckend sind die Fakten. Projektleiter Wolfgang Mariacher, Brücken-Spezialist beim Land Salzburg: „Zwölf Schweißer der Firma NCA-Container arbeiten derzeit an den insgesamt sechs Baugruppen des Tragwerks mit Einzelgewichten zwischen 38 und 48 Tonnen. Besonders heikel: Die Tragwerkteile für die Fahrbahn müssen sehr dünn, aber auch äußerst stabil sein.“ Gleichzeitig entstehen in Kärnten die vier zirka neun Tonnen schweren Stahlpylone, das „paket“ wird mit Sondertransporten ab 16. November nach Mittersill transportiert, wo ein 700 Tonnen-Autokran die Teile einhebt.

salzburg@kronenzeitung.at