

Tauernbrücke wird vollendet

In den vier Pylonhüllen stecken insgesamt 24 Tonnen Stahl. Damit wird auch der Schutz der Hebe-Einrichtung gewährleistet. Komplett fertig soll das „Wahrzeichen“ im Oktober sein.

Mittersill, Saalfelden. 255 massive Stahlplatten in Dreiecksform, 133 Rahmen für die Verglasung, sechs Tonnen Stahl, inklusive Sockel neun Meter hoch – das sind die Daten und Fakten zu einer einzigen der insgesamt vier Pylonhüllen für die Hubbrücke in Mittersill. Präzisionsarbeit von Spezialisten in imposantem Ausmaß, die im Endeffekt eine genauso spektakuläre Hubtechnik, die sich dann darunter verbirgt, zieren wird. „Wir haben hier das Motto, dass wir alles möglich machen. In diesem Fall eine sehr große Herausforderung, aber wir haben es gepackt“, schildert Albert Schermaier, Geschäftsführer bei Oberhofer Stahlbau.

Seit Ende 2017 rollt bereits der Verkehr über die neue Brücke, Ende Mai des Vorjahres war die Hebefunktion fertig. „Die vier Pfeiler der Hubeinrichtung bekommen mit den gestalteten Pylonhüllen nun einen repräsentativen Schutz, denn darunter verbirgt sich jede Menge Technik, die das 260 Tonnen schwere Bauwerk im Hochwasserfall bis zu 1,8 Meter scheinbar mühelos anhebt. Die erste und einzige höhenverstellbare Flussquerung im Land findet ihren krönenden Abschluss“, sagt Landesrat Stefan Schnöll (ÖVP). Nicht nur Wetter-



Besichtigung bei Stahlbau Oberhofer in Saalfelden – v. l.: Wolfgang Viertler (Bgm. Mittersill), Albert Schermaier (Geschäftsführer Oberhofer), Landesrat Stefan Schnöll und Markus Wenger (Projektleiter Oberhofer). BILD: LAND SALZBURG/MELANIE HUTTER

einflüsse, sondern auch Treibgut oder starke Strömung können dann der Hubbrücke (Gesamtinvestition rund sechs Millionen Euro) nichts mehr anhaben.

Die technische Vorgabe stammt von Brückenbau-Referatsleiter Werner David, Architekt Ulrich Stöckl aus Saalfelden wurde mit der Optimierung und dem architektonischen Feinschliff beauftragt. „Venedig war in der Zeit des Mittelalters das Tor zur Welt, die Verbindung zum

Mittelmeer, Afrika und Indien. Teil dieses für ganz Europa bedeutenden Handelsweges in Richtung Italien war die Brücke über die Salzach in Mittersill. Letztendlich war es wohl der historische Übergang, der Mittersill entstehen ließ“, erläutert Stöckl die geschichtlichen Zusammenhänge. „Die Gliederung der Oberflächen in einen transparenten und einen massiven Teil hat architektonische Gründe: Sie macht die Pylone schlanker und

weckt Interesse an deren Innenleben.“ Bis Ende Juli sollen die Schweiß- und Schleifarbeiten abgeschlossen sein, parallel dazu erfolgen der Zusammenbau des „Innenlebens“ und die Korrosionsschutz-Beschichtungen. Sofern alles nach Plan läuft, wird Anfang August die erste Pylonhülle in Mittersill per Sondertransport eintreffen. Erst dann werden die Glasteile eingesetzt.

Die Montagen werden abends und nachts durchgeführt

„Um die Verkehrsbehinderungen und damit verbundenen Einschränkungen für die Bevölkerung sowie den starken Sommerreiseverkehr auf ein Minimum zu reduzieren, erfolgen die Montagen der Podeste sowie das Einheben der fertigen Hüllen über sechs Wochen abends und nachts sowie außerhalb der Betriebszeiten der Pinzgauer Lokalbahn“, informiert Projektleiter Wolfgang Mariacher vom Brückenbau des Landes und hat für Baustellen-Kiebitze einen Tipp parat: „Besonders spektakulär werden der Transport der fertig verglasten Pylonhüllen zur Brücke sowie das Einheben mit einem Autokran.“

Wenn alles glatt läuft, wird im Oktober die dann vollständige Tauernbrücke eingeweiht.