

BEI LAUFENDEM VERKEHR

Südlich von Innsbruck entsteht die neue Sillbrücke, während der Verkehr weiter fließt. Kran & Bühne berichtet.

Auf der A13 südlich von Innsbruck entsteht derzeit im Auftrag der Asfinag über der Sillschlucht die neue Sillbrücke, die das alte Bauwerk aus den frühen 60er Jahren ersetzt. Der Neubau erfolgt bei laufendem Verkehr. Für den Rückbau des alten Bauwerks und den anschließenden Neubau kaufte die ausführende Kufsteiner Bodner Gruppe zwei Wolff-Krane, ein Wolff 8060.25 Cross mit 80 Metern Ausladung und einen Wolff 8038.20 Clear mit 70 Metern Ausladung. Sie wurden auf den gegenüberliegenden Seiten der Sillschlucht positioniert und bereits im Sommer 2025 in den Hang der Schlucht montiert.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse in der Schlucht wurde der Ausleger des 8038.20 Clear in zwei Abschnitten und von zwei unterschiedlichen Mobilkranstandorten aus montiert. Für den Aufbau des größeren 8060.25 kam ein 450-Tonnen-Mobilkran zum Einsatz. Aufwändig war auch die Errichtung der Fundamentanker, die sich 14 Meter im Steilhang und rund 20 Meter unterhalb des Brückenkopfs befinden. Von ihren Standorten an den Schluchtwänden aus decken die „Wölfe“ die Arbeitsbereiche für Abbruch und Neubau der Brücke ab. Während der rund dreijährigen Bauzeit sind sie mit Traglasten von 25 und 20 Tonnen unter anderem für den Transport von Schalungselemente, Beton, Maschinen und weiterem Baustellenequipment zuständig.

Hochspannende Herausforderungen

Über dem Baufeld verlaufen Hochspannungsleitungen, gleichzeitig reicht die Sicherheitszone des Flughafens Innsbruck bis an das Projektgebiet heran. Für den Betrieb der Krane musste daher eine entsprechende Genehmigung eingeholt werden; zudem wurden beide Krane mit Flugwarnleuchten ausgestattet. Projekte wie die Sillbrücke zeigen, dass es bei Infrastrukturbaustellen nicht allein auf die Traglast ankommt.

Bodner setzt bei diesem Projekt zum ersten Mal einen ihrer Wolff-Laufkatzen ein. „Natürlich waren die hohen Traglasten der Krane für uns ein wichtiges Kriterium. Genauso wichtig war jedoch die Unterstützung durch das Wolffkran-Team – von der Planung bis zur Montage“, sagt Jürgen Peer, technischer Leiter bei Bodner. „Gerade bei einem Projekt dieser Größenordnung schätzen wir Erfahrung, Knowhow und jederzeit direkte Ansprechpartner.“

Die bestehende Sillbrücke wird in mehreren Bauphasen durch einen Neubau ersetzt. Zunächst entsteht das Tragwerk in Fahrtrichtung Innsbruck, anschließend folgt jenes in Richtung Brenner. Während der gesamten Bauzeit wird der Verkehr auf der Brennerautobahn aufrechterhalten. Die Fertigstellung ist für Ende 2028 vorgesehen.

K&B

Zwischen Sommer 2025 und Ende 2028 wird die Sillschlucht zur „Wolfs-Schlucht“ (Bilder: Max Boschi)



Wenig Platz bleibt zum Abstellen, Rangieren und Einheben



Arbeiten zwischen Schlucht, Verkehr und Hochspannungsleitung: Die beiden Wolff-Krane übernehmen zentrale Hebeaufgaben beim Rückbau der alten und Bau der neuen Sillbrücke

