

TRANSKRIPT PRESSEBRIEFING
AUDIO: DJI_07_20250814_094504.WAV

Einleitender Hinweis:

Das nachfolgende Transkript wurde unter Einsatz des *itakka* Transkribierungsmodells v. 4.8 (auf Basis von OpenAI Whisper) automatisiert erstellt. Es handelt sich um eine maschinelle Verarbeitung ohne redaktionelle Nachbearbeitung. Trotz einer erfahrungsgemäß hohen inhaltlichen Genauigkeit wird keinerlei Gewähr für Richtigkeit, Vollständigkeit oder Fehlerfreiheit übernommen. Jegliche Haftung für aus der Nutzung dieses Transkripts entstehende Folgen ist ausgeschlossen. Maßgeblich bleibt ausschließlich der originale gesprochene Text.

Manuel ist Regionalleiter ÖBB Infrastruktur SAE.

Müsst ihr euch nicht merken, steht für Streckenmanagement und Anlagenentwicklung.

Also der Letztverantwortliche da sozusagen für diese gesamte Baustelle.

Und der Lorenz Prosser ist der Projektleiter für dieses hier, für das Imtal-Viadukt, der euch dann ein paar technische Infos noch geben wird.

Von mir noch zwei Dinge. Ich habe da drinnen, das gebe ich euch dann auch noch gleich, ein Factsheet, wo wir die wichtigsten Zahlen, Daten, Fakten sowohl zum Inntal-Viadukt als auch zum Gesamtvorhaben

sozusagen Karwendelstrecke, Sperre jetzt, zusammengefasst haben.

Es kommt danach auch noch eine Presseaussendung, wo das Ganze nochmal in Textform sozusagen verarbeitet ist

und, vielleicht nicht unwichtig, auch ein Link dabei sein wird für ein, ein Zeitraffer-Video, das wir erstellen dazu, also wer sich das im Schnelldurchlauf danach anschauen will

oder das auch braucht für seine Berichterstattung, bitte gerne darauf zugreifen.

Ja, das war's einmal von meiner Seite. Dann darf ich den Manuel bitten, uns kurz einen Überblick zu geben,

was wir derzeit alles auf der Karwendelstrecke machen.

Genau, also einen schönen Vormittag nochmal von meiner Seite.

Ich möchte ganz kurz, bevor wir ins Imtal-Viadukt eingehen, nochmal einen Abstecher zu unserer Gesamtsperre machen.

Zur Karwendelsperre.

Ich glaube, es ist wichtig, dass man das auch erwähnt.

Das Inntal-Viadukt ist quasi ein Herzstück von dieser gesamten Karwendel-Sperre.

Wir haben ja seit 12.7. die Strecke gesperrt, fast eineinhalb Monate lang zirka, und machen da natürlich mehr als wir nur das Imtal-Viadukt, aber das Bauwerk und das sieht man glaube ich, das ist ein großer Teil davon, von dieser Gesamtsperre und ist natürlich in das Gesamtmaßnahmenpaket verpackt.

Alle Infos, die ich euch sage, stehen dann am Ende des Tages auch in diesem Factsheet nochmal zusammengefasst, drinnen.

Vielleicht ganz kurz einmal zu den Herausforderungen von der Karwendel-Sperre.

Wir haben eine eingleisige Strecke, das ist ganz wichtig zu sagen, weil das bedeutet für uns ganz viele Herausforderungen hinsichtlich Logistik und auch hinsichtlich Bauablauf.

Das heißt, da kann man sich ganz gut vorstellen, wenn wir irgendwo das Gleis aufreißen, dann können wir da nicht um und um fahren, sondern die Strecke ist unterbrochen.

Wir bringen keine Logistik durch, wir bringen keine Maschinen durch, und wir müssen das sehr sehr gut abstimmen.

Dazu laufen schon seit Jahren eigentlich die Vorbereitungen und die Planungen.

Und eben auch das Imtal-Viadukt ist eine große Einschränkung, nämlich genau wo wir begonnen haben, das abzutragen, war die Strecke komplett unterbrochen. Und das müssen wir natürlich einplanen, dass wir alle anderen Maßnahmen in Summe trotzdem planmäßig umsetzen können.

Das Schwierige ist vor allem das Material und die Maschinen.

Das heißt, wir setzen im Zuge dieser Gesamtsperre auch Gleisneilagen, zum Beispiel 9 Kilometer Gleisneilagen, und Ertüchtigungsarbeiten an Gleisen um.

Dafür brauchen wir in Summe 12.400 Tonnen Schotter für diese Gesamtmaßnahmen, ungefähr 12.000 Meter Schienen und noch einmal 14.000 Schwellen.

Also man sieht, was das für eine Menge ist.

Wir müssen das logistisch so planen, dass wir alles entweder vorlagern oder just in time zur Baustelle bringen.

Und ich glaube, da kann man sich vorstellen, was das für ein Aufwand ist, weil natürlich aufgrund der Eingleisigkeit und auch aufgrund der Bergstrecke, also wir haben hier sehr steile Abschnitte, das ist für die Logistik auch sehr herausfordernd, dass wir diese vielen Tonnen da rauftragen und das muss einfach sehr, sehr gut geplant werden. Vielleicht ganz kurz, was haben wir in der Sperre schon gemacht, was steht alles an?

Wir haben zu Beginn der Sperre zum Beispiel das auch genutzt für Einsatzübungen mit den Blaulichtorganisationen,

haben da mit rund 170 Beteiligten eine Tunnelrettungsübung gemacht.

Aus meiner Sicht war das eine super wichtige und auch erfolgreiche Aktion, damit man wirklich einmal den Ernstfall proben kann.

Und da bietet sich natürlich auch so eine Gesamtsperre sehr gut an, um so etwas zu machen.

Danach haben wir begonnen mit den Hauptbaumaßnahmen, wie ich schon erwähnt habe, zum einen diese Gleisneilagen, aber eben auch dieses Inntal Viadukt.

Wir machen aber zudem auch zum Beispiel Sanierungsarbeiten, die noch zurückzuführen sind auf den Muhrenaufgaben von 2024.

Wir erneuern da Gleisabschnitte in diesem Zuge, erneuern eine Weiche, bauen Schutzvernetzungen, ertüchtigen diese Anlagen wieder, das hat man damals einfach so professorisch quasi wieder gerichtet.

Das macht jetzt quasi die finalen Arbeiten.

Weiters nutzen wir die Arbeit oder diese Sperre auch für die Erneuerung der Bahnsteige Giesenbach und Leien.

Wir machen Tunnelsanierungsarbeiten, wir erneuern Mauern, Durchlässe und so weiter und machen einfach ganz, ganz viele kleine Instandhaltungsmaßnahmen entlang der gesamten Strecke.

In Summe kann man sagen, sind es rund 50 Einzelmaßnahmen mit einem Volumen von knapp über 23 Millionen Euro, die wir in dieser Streckensperre umsetzen.

Genau, das wäre einmal so in ganz groben Zügen die Zusammenfassung zur Karwendelsperre. Und jetzt würde ich an den Lorenz übergeben, der, sage ich einmal, die Herausforderungen zum Interlviadukt

und ein paar technische Details dazu erläutern kann.

Ja, grüß dich auch von meiner Seite.

Die erste Herausforderung im Interlviadukt ist, dass man das in der Karwendelsperre umsetzen muss.

Und da mir eben der Manuel schon gesagt hat, dass das logistisch ein sehr großer Aufwand ist,

können wir da nicht hergehen und das anreißen und vor Ort neu bauen, wie man es normalerweise tut,
weil das einfach die ganze Strecke über Monate blockieren würde.

Deswegen hat man sich für das Verfahren entschieden.

Wir bauen seit Februar parallel daneben, das Bauteil neu, auf einer sogenannten Verschubbahn.
Und heute ist der Tag des Einschubs, wo wir das Ganze mit Hydraulikpressen auf den
Verschubbahnen einziehen.

Und das ganze Bauteil hat 2000 Tonnen, ist 66 Meter lang und wie man da auch sehen kann,
es geht ziemlich knapp her. Auf der anderen Seite haben wir ein bisschen mehr Spielraum.
Ja, zur Bogenform vielleicht noch, die ganz interessant ist.

Das haben wir das letzte Mal im ersten Abschnitt auch schon so gemacht.

Die Bogenform ist gewählt in Abstimmung im Denkmalamt.

Der Bogen wäre ja heute nicht mehr Stand der Technik. Da würde man ja moderne Brücken bauen.
Und eben da die ganze Strecke unter Denkmalschutz steht, ist das eben rausgekommen,
dass ein Neubau den Bestand imitieren soll.

Und deswegen sieht man da quasi die Brettstruktur, diese sollte den Stampfbeton von früher
nachahmen,
dass das einfach angeglichen wird und eben so gut wie möglich das alte Bauteil imitieren soll.

Kannst du noch vielleicht ganz kurz was sagen?

Was passiert jetzt dann, wenn man den Einschub,
den Einzug starten? Wie läuft das ab?

Ja eben, die Verjäten, also das ist davor eben so gemacht worden,
das ganze Bauteil steht, also das was von oben runter kommt, das steht, da ist ein Teflon-Lager
einbetoniert

und auf der Verschubbahn selber ist ein Stahl, eine Stahlverschubbahn, also Teflon auf Stahl.
Und das Ganze ist eben mit den Lizen, wird das hydraulisch parallel an den ganzen Punkten
hergezogen wird.

Ungefähr zwölf Tonnen Druck pro Presse.

Wenn es fuchst oder klemmt, können wir bis 40 Tonnen gehen, aber das sollten wir nicht brauchen.
Und ja, das Ganze dauert vermutlich eine Dreiviertelstunde, müssen wir ein bisschen schauen, wie
es geht.

Und dann funktioniert das hoffentlich.

Beim ersten Mal hat es auch funktioniert, also.

Vielleicht noch ergänzend zum ersten Mal, also wir haben, wenn man das ein bisschen
zusammenfasst,
bereits 2018 angefangen mit den Planungen,
für die Erneuerung des Imtal-Viadukts und haben 2022 ja die Bögen, die man da drüben sieht,
schon erneuert.

Das heißt, wir haben in dem Zuge schon gute Erfahrungen machen können mit dieser Bauvariante.
Im Prinzip macht man mehr oder weniger genau das Gleiche.

Das heißt, wir haben es gebaut, wir schieben es rein und kürzen somit die Sperrdauer,
wie das der Lorenz gehabt hat, natürlich massiv ein.

Und das ist für uns natürlich die oberste Priorität, dass wir diese Gesamtsperre,
also die Gesamtmaßnahmen, diese 50 Maßnahmen und auch das Imtal-Viadukt,
in so kurzer Sperrdauer wie möglich umsetzen.

Genau. Und 2022 waren eben die ersten Bögen und 2025 sind jetzt die nächsten acht Bögen dran.
Und man macht das auch deswegen genau wieder in Etappen,
damit man diese Sperrdauer auch entsprechend, sag ich einmal, im verträglichen Ausmaß hat.
Weil wenn wir das alles abreißen würden, dann würde das natürlich deutlich länger dauern.

Und man muss auch sagen, dass der Zustand von den Anlagenteilen auch entsprechend, aufgrund der Belastung so ist,
dass das möglich ist.

Genau.

Ja.

Ihr habt es soweit?

Also ich glaube, vielleicht noch zur Erklärung, wenn man das dann eingeschoben hat, dann passiert am Ende des Tages Folgendes, dass wir die Infrastruktur wiederherstellen. Das heißt, wir legen wieder Schienen rein, wir machen die Oberleitung, wir verlegen die Kabel, den Randbalken und so weiter.

Also das wird quasi fertiggestellt.

Dann natürlich die Anschlussbereiche werden hergestellt.

Dann kann quasi wieder ein Zug fahren und im Anschluss wird dann noch der Fahrplatz gemacht.

Das heißt, die Beleuchtung in den Bögen, ähnlich wie es auch da vorne schon passiert ist.

Und am Ende des Tages haben wir dann wirklich wieder ein Bauwerk,

das zum einen unsere technischen Anforderungen erfüllt,

das heißt, die ganzen Belastungen aufnehmen kann

und zum anderen auch die Anforderungen des Denkmalschutzes erfüllt.

Nämlich eigentlich wieder genau oder fast genauso ausschaut wie vor 110 Jahren, wo wir das Bauwerk errichtet haben.

Passt. Dankeschön.

Gibt es bei euch im Moment Fragen?

Wir haben dann draußen natürlich auch noch jederzeit die Möglichkeit während dem Einschub.

Wir müssen nämlich, wichtig, jetzt dann, wenn der Einschub startet,

das Kommando gibt dann der Lorenz konkret,

dann müssen wir bitte alle hinter die Absperrung hinaus aus Sicherheitsgründen.

Solange bis das soweit ist, könnt ihr euch noch herinnen bewegen, fotografieren etc.

Aber dann bitte, wie gesagt, alle geschlossen aussehen.

Und da stehen wir auch natürlich noch für Interviews zur Verfügung.

Gibt es Fragen im Moment da jetzt noch?

Wie viele Meter ist der Einschub?

Ja, 6 Meter ungefähr.

Passt. Sonst noch was?

Vielleicht war noch wichtig, schaut ein bisschen auf den Boden, bitte.

Da ein alles Nägel.

Jetzt könnt ihr noch 5 Minuten Foto machen und filmen

und dann bitte hinaus und dann fangen wir an.