

Medienmitteilung

Chur, 18. Oktober 2018

Einweihung neue Hinterrheinbrücke Reichenau

«Sora Giuvna» ist für den Bahnbetrieb bereit

Seit über 100 Jahren vereinen sich die Albulalinie und die Surselvalinie der Rhätischen Bahn (RhB) im Raum Reichenau-Tamins auf der feingliedrigen Hinterrheinbrücke. Das künftige Angebotskonzept erfordert eine zweispurige Trassierung. Nachdem die «Sora Giuvna» im Herbst 2015 als Siegerprojekt aus einem internationalen Ingenieurwettbewerb hervorging und am 29. Mai 2017 der Spatenstich erfolgte, wurde die neue Hinterrheinbrücke in Reichenau heute Donnerstag, 18. Oktober 2018, mit einer Belastungsprobe offiziell eingeweiht.

Im Hinblick auf das zukünftige Angebotskonzept hat die RhB eine Verlängerung der Doppelspur in Reichenau und damit eine neue Linienführung über den Hinterrhein projektiert. Die Doppelspur trägt zur Fahrplanstabilität in der Surselva und am Albula bei und ermöglicht zusammen mit anderen baulichen Massnahmen sowie der Verpendelung mittelfristig eine Steigerung der Produktivität und Flexibilität. Die Gesamtkosten der neuen Doppelspur mit der Instandsetzung und Verstärkung der alten Brücke belaufen sich auf 36 Millionen Schweizer Franken. Die reinen Baukosten für die neue Stahlbrücke «Sora Giuvna» betragen 14 Millionen Schweizer Franken.

Eine Belastungsprobe zur Einweihung

Das Brückenbauwerk mit drei Brückenlagern ist auf Seite Reichenau eine Spezialkonstruktion. Das Randfeld überquert die A13 stark schiefwinklig und hat deshalb eine Länge von 46 Metern. Hinzu kommt, dass sich die Brücke in einer leichten Kurve über den Rhein schwingt. Dieser Abschnitt war in technischer Hinsicht der anspruchsvollste Teil der gesamten Brückenkonstruktion sowohl in statischer Hinsicht als auch bei der Bauausführung. Um die statischen Berechnungen zu verifizieren, wird vor der Inbetriebnahme ein Belastungsversuch durchgeführt. Im Gegensatz zu früher werden Belastungsversuche heute nur noch sehr selten und nur bei aussergewöhnlichen Konstruktionen durchgeführt. Die RhB nutzt den Belastungsversuch mit der Lokomotive Ge 4/4 III 649 gleichzeitig als offizielle Einweihung für die neue Brücke.

Inbetriebnahme in gut zwei Wochen

Derzeit werden die letzten bahntechnischen Arbeiten durchgeführt. In der Nacht vom Samstag, 3. November 2018, auf den Sonntag, 4. November 2018, werden die Gleisanlagen auf die neue Brücke eingebunden. Diese Arbeiten erfordern eine verlängerte Nachtbetriebspause und dauern von 18.15 bis 7.40 Uhr. Die Inbetriebnahme des neuen Bauwerks erfolgt somit am Sonntag, 4. November 2018 mit der Überfahrt des ersten fahrplanmässigen Zuges um 7.40 Uhr.

Gesamtprojekt zweite Hinterrheinbrücke Reichenau

Das Gesamtprojekt besteht aus der Erneuerung und Ergänzung der Gleisanlagen auf einer Länge von 600 Metern von der Ausfahrt der Station Reichenau-Tamins bis zur Überführung über die Kantonsstrasse im Gebiet Reichenau-Farsch. Im Zentrum des neuen Doppelspurabschnittes steht die zweite Brücke über den Hinterrhein. Die Züge der Albulalinie verkehren künftig über die «Sora Giuvna», jene der Surselvalinie über die alte Hinterrheinbrücke. Die Gleisanlagen werden ab Reichenau-Tamins rund zehn Meter nach Süden geschoben. Dafür war ein Abtrag des angrenzenden Hügels erforderlich. Die alte Hinterrheinbrücke wird 2019 ausser Betrieb genommen und während dieser Zeit verstärkt und erneuert. Die heute vorhandene Brücke über die A13 wird abgebrochen und durch eine neue Stahlbrücke ersetzt. Die Gesamtanlage wird Ende 2019 in Betrieb genommen.

Die «Sora Giuvna»

Die «Sora Giuvna» ist das Siegerprojekt aus einem international ausgeschriebenen Ingenieurwettbewerb und besteht aus einer rund 200 Meter langen Stahlbrücke mit V-Stielen und einem Trogquerschnitt. Mit diesem Konzept können auf einheitliche Art sowohl die 63 Meter lange Hauptspannweite über den Hinterrhein als auch das 46 Meter lange Nebefeld über die A13 überbrückt werden. Die schlanke Konstruktion ermöglicht es, die bestehende, denkmalgeschützte Fachwerkbrücke weitgehend sichtbar zu belassen. Das neue Bauwerk besitzt einen Schottertrog und verursacht demzufolge bei der Überfahrt von Zügen wesentlich weniger Lärm als ihre Nachbarin. Die Spannweiten der neuen Brücke orientieren sich an der alten Fachwerkbrücke und betragen 46.445m / 40.993m / 63.0m / 45.849m. Der Überbau besteht aus zwei 1.70 Meter hohen Stahlkastenträgern, die 50 cm über die Schienenoberkante hochgezogen werden. Die Bauarbeiten für die neue Brücke wurden am 29. Mai 2017 mit dem Spatenstich gestartet. Der spektakulärste Bauabschnitt, die Montage der 1'000 Tonnen schweren Stahlkonstruktion, erfolgte zwischen Januar und Mai 2018 mit einem Raupenkran.