

Lassnitz- / Schwarze Sulm- / Kainachbrücke

Lassnitz bridge - Schwarze Sulm bridge - Kainach bridge

A

Streckenbereich Lieboch - Wies-Eibiswald
Railway line section between Lieboch and Wies-Eibiswald

Brücken müssen extremen Anforderungen standhalten. HASLINGER STAHLBAU bietet das notwendige Know-how und modernste Technik für Brücken mit maximaler Stabilität, Langlebigkeit und Sicherheit.

Bridges have to withstand extreme conditions. HASLINGER STAHLBAU offers the necessary know-how and the latest technology for constructing bridges with maximum stability, durability and safety.

KEYFACTS

STAHLGEWICHT / STEEL
WEIGHT 107 t / 71 t / 97,4 t

LÄNGE / LENGTH
29 m / 19,1 m / 27 m

BREITE / WIDTH
7,2 m / 7,4 m / 7,2 m

HÖHE / HEIGHT
3 m / 1,9 m / 2,6 m

SPANNWEITE / SPAN WIDTH
28,1 m / 18 m / 25,8 m



© HASLINGER STAHLBAU



Lassnitzbrücke - Schwarze Sulmbrücke - Kainachbrücke

Im Rahmen der Modernisierung der Bahnstrecke Lieboch-Wies/Eibiswald wurden neben der Weißen Sulmbrücke auch die Lassnitz-, Schwarze Sulm- und Kainachbrücke neu errichtet. Jedes Brückentragwerk besteht aus einer stabilen Hauptstruktur mit 2 parallelen, vollwandigen Stahlträgern und einer untenliegenden Fahrbahnplatte (Trogrücken), die jeweils ein einziges Feld umspannt. Die orthotrope Fahrbahnplatte wurde mit geschlossenen Längsrippen gefertigt. Stahlträger und Fahrbahnplatte wurden separat zur Baustelle transportiert und vor Ort mit hochfesten, vorgespannten Schrauben zu einer Einheit verbunden. Der Einhub der Brücken erfolgte mit einem Schienenkran direkt auf der Baustelle. Für die Lieferung, Vormontage, Montage und Fertigstellung stand je Brücke ein Zeitfenster von nur 1-2 Wochen zur Verfügung. Dank präziser Planung und Ausführung konnten diese Vorgaben erfolgreich eingehalten werden.

As part of the modernisation of the Lieboch-Wies/Eibiswald railway line section, the Lassnitz, Schwarze Sulm and Kainach bridges were rebuilt in addition to the Weiße Sulm bridge. Each bridge structure consists of a stable main structure with 2 parallel, full-walled steel girders and a carriageway slab (trough bridge) below, each spanning a single span. The orthotropic carriageway slab was manufactured with closed longitudinal ribs. The steel girders and carriageway slab were transported separately to the construction site and connected on site to form a single unit using high-strength, pre-tensioned bolts. The bridges were lifted into place directly on site using a rail-mounted crane. A time window of only 1-2 weeks was available for delivery, pre-assembly, assembly and completion for each bridge. Thanks to precise planning and execution, these requirements were successfully met.

