

Einblicke, Ausblicke und ein Brückenschlag

Begehung des Viadukts Glattzentrum vom 24. Oktober 2009

Wenn Ingenieure Kunst bauen

Referat von Dr. Andreas Flury

Direktor VBG und Gesamtprojektleiter Glattalbahnen

(es gilt das gesprochene Wort)

Lehrlinge der beauftragten Ingenieurbüros machten den Viadukt anlässlich des Spatenstichs für die dritte Glattalbahnen-Etappe mit farbigen Ballonen im Gelände sichtbar. Bloss 15 Monate später brauchen wir keine Visualisierung mehr: Die eindrückliche Kunstbaute ist Realität.

Als Vertreter der Bauherrschaft und Gesamtprojektleiter, darf ich Sie, geschätzte Gäste zum offiziellen Teil des Anlasses "Einblicke, Ausblicke und ein Brückenschlag" herzlich begrüssen.

Der Viadukt Glattzentrum ist im wahrsten Sinne des Wortes eine **Kunst**baute. Eine Kunstbaute, die überzeugt durch Eleganz, Ästhetik und Wirtschaftlichkeit.

- Für die Eleganz des Bauwerkes steht die sanft geschwungene räumliche Linienführung.
- Die Ästhetik ist das Resultat der gekonnten Synthese zwischen Funktion und Gestaltung.
- Und die Wirtschaftlichkeit ergibt sich aus der vorgespannten Hohlkastenkonstruktion und den gut koordinierten Bauvorgängen mit dem sehr engen Zeitplan.

Der eindrückliche Viadukt ist das Resultat eines intensiven, kreativen und interdisziplinären Entwicklungsprozesses. Planer und Ingenieure, Architekten, Umweltexperten und Eisenbahnspezialisten: Sie alle haben ihre Fachkompetenz, Vorstellungskraft und Hartnäckigkeit zum Tragen gebracht.

- Der Viadukt Glattzentrum ist 1'200m lang. Er ist die längste Kunstbaute in der Brückenfamilie der Glattalbahnen.
- Der Viadukt steht auf 100 Grossbohrpfählen (Durchmesser 120cm) von bis zu 35m Länge. 10'000 m³ Beton wurden verbaut.
- Der Viadukt ist in sechs Abschnitte aufgeteilt. Sie sind statisch voneinander losgelöst, aber mit Fahrbahnübergängen bzw. Dilatationen verbunden. An diesen Stellen kann der Viadukt "atmen", d.h. sich je nach Temperatur ausdehnen oder zusammenziehen. Die Dehnwege betragen für sämtliche Verformungen +/- 15cm.
- Die sechs Abschnitte wurden zeitlich parallel gebaut. Dazu waren 1'500 Tonnen Lehrgerüst nötig – eine wahre Materialschlacht. In Spitzenzeiten waren mehr als die Hälfte gleichzeitig eingerüstet. Die Disposition erlaubte eine Tagesleistung von ca. 4 Laufmeter Brücke; normalerweise sind es 1-2m.

Planen und Projektieren ist das eine, Bauen und Ausführen das andere. Zu den Künstlern dieses Werkes zählen neben den Ingenieuren und Architekten auch die unermüdlichen Bauhandwerker. Ihnen allen gebührt Lob, Anerkennung und herzlicher Dank.

Der Viadukt weist in die Zukunft. Er wird ab dem 12.12.2010 die hoffentlich zahlreichen Fahrgäste beim Befahren der Glattalbahn-Linie 12 erfreuen. Heute bieten wir Ihnen, verehrte Gäste, die einmalige Chance, den Viadukt zu erwandern. Wir danken Ihnen für Ihr Kommen, wünschen eine unfallfreie Begehung und unvergessliche Ein- und Ausblicke.