



Wenn Gleise mittel

VERJÜNGUNGSMASSNAHMEN. In über 40 Bauprojekten tauschen die Wiener Linien heuer 8.500 Meter Gleise, 40 Weichen und 20 Schienenkreuzungen aus. In den Osterferien baute man in Hernalers.

TEXT: Mareike Boysen

Text: Mareike Boysen - Fotos: Stefan Diesner



Das Verlegen
neuer Gleise
wie hier auf der
Strecke des
43ers fordert den
Bauarbeitern
besondere Ge-
nauigkeit ab.

leise Servus sagen



Christian Fidlers Gefühle gegenüber zwei Beton-Fahrmischern, mannshoch aufgetürmten Asphaltplatten, einem Bagger und einer Straßenwalze teilen – davon ist auszugehen – wenige. Eine „Traumbaustelle“ nennt er das, was sich auf dem abgesperrten Streckenabschnitt des 43ers zwischen Wattgasse und S-Bahn-Station Hernals abspielt. „So viel Platz haben wir sonst nie.“ Den 25 Mitarbeitern der beauftragten Baufirma stehen genau sieben Tage, immer von 6 bis 22 Uhr, zur Verfügung, um hier 350 Meter Gleise zu erneuern.

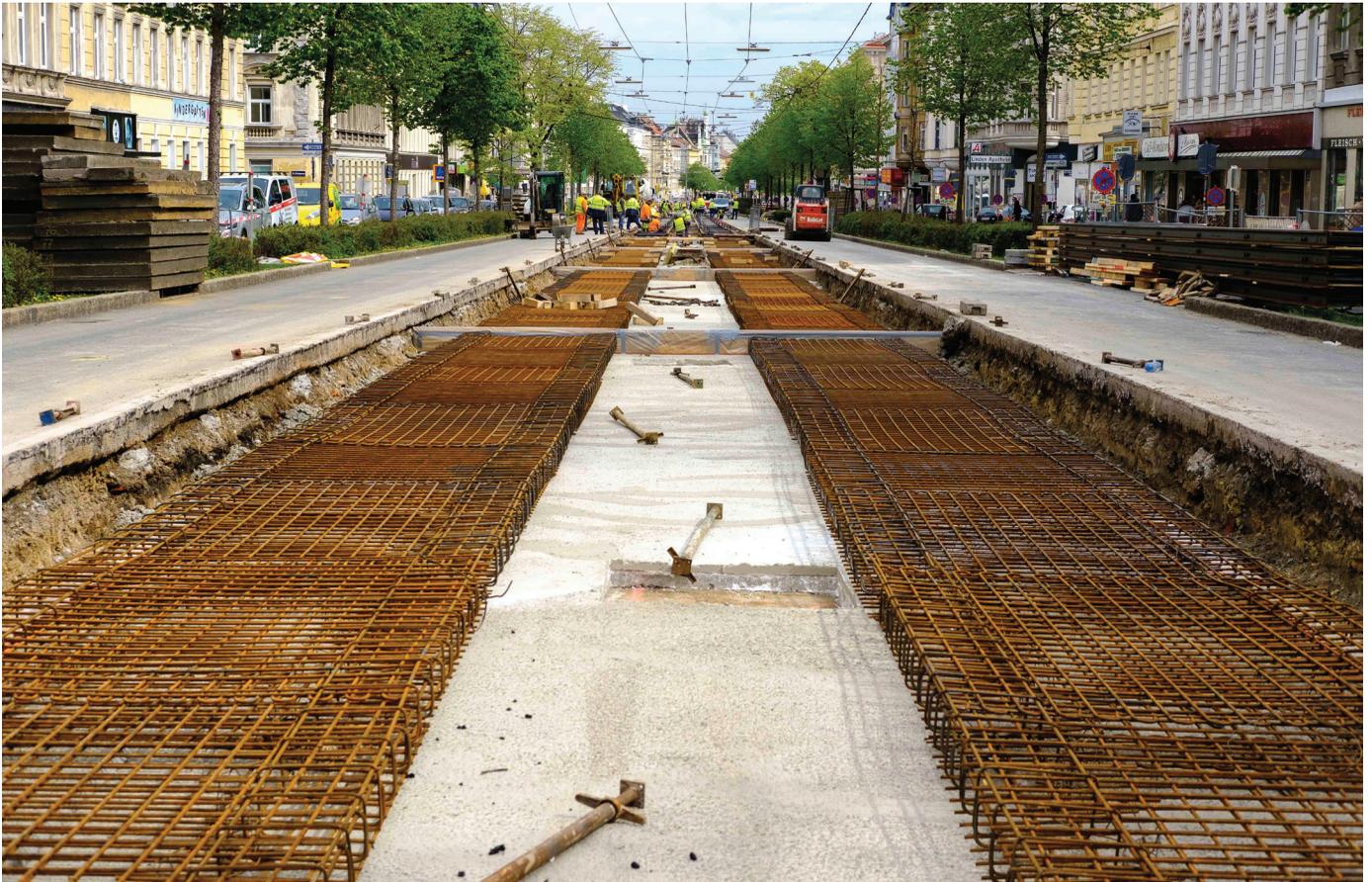
Wenn der seit 2004 bei den Wiener Linien beschäftigte Fidler über die Zuständigkeiten seiner Abteilung spricht, beendet er seine Sätze mit Rücksicht auf fremde und eigene Zeitressourcen nicht selten mit „und, und, und“. Zwischen 15 und 20 Gleisbaustellen betreuen der Bauleiter und sein Team jährlich, geplant

wird fünf Jahre im Voraus. Den Zeitpunkt ihrer Erneuerung beeinflussen neben verschiedenen Vorgaben der Stadt die betroffenen Gleise selbst: Sobald ein Abschnitt den festgelegten Abnutzungs-Grenzwert erreicht hat, muss er ausgetauscht werden. Abhängig von Belastung und Verlauf der Strecke sei das nach 25 bis 35 Jahren der Fall, sagt Fidler. Um möglichst wenige Fahrgäste zu behindern, wählt man für größere Bauvorhaben, die im laufenden Betrieb nur ineffizient durchgeführt werden könnten, lange Wochenenden oder die Ferien.

In Hernals muss neben dem „Gleisoberbau“, wie Fidler das nennt, auch sein Untergrund, der teils aus Granitsteinen besteht, ersetzt werden. Inzwischen baue man nachhaltiger. „In 30 Jahren müssen wir hier nur mehr fünf Zentimeter abschleifen, um neue Gleise zu verlegen“, sagt Fidler. Das Und-und-und der Vorbereitungen freilich bleibt.



Christian Fidler ist Leiter der Gleisbaustelle in Hernals. Schutzweste und -schuhe sind hier für jeden Pflicht.



Eine Walze glättet Unebenheiten im vom alten Gleisoberbau befreiten Streckenabschnitt. Auf eine Betonschicht wird die Bewehrung aufgelegt, auf welcher die Arbeiter die neuen Gleise anbringen. Einer weiteren Betonschicht folgen zuletzt Gleistragplatten.

