

# SBB DML Abschnitt 4, Einbindung Oerlikon, Regensbergbrücke

Die Einbindung der DML in Oerlikon bedingt eine völlig neue Gleisanlage von den Portalen Weinberg-/Wipkingertunnel bis und mit Bhf Oerlikon. Die Regensbergbrücke ist Teil der dadurch bedingten Baumassnahmen. Die neue Brücke ersetzt die alte Stahlbrücke. Sie dient heute dem Strassenverkehr, ist jedoch auch für eine zukünftige Tramlinie ausgelegt. Das Bauwerk wird als integrale, zweifeldrige Rahmenbrücke mit vorgespanntem Plattenbalkenquerschnitt ausgebildet. Die Mittelstütze steht auf der Seitenwand des Unterquerungsbauwerks UBW (L= 510 m). Ohne Lager und Fahrbahnübergänge stellt die Brücke ein äusserst robustes und unterhaltsarmes Bauwerk dar. Aufgrund der minimalen lichten Höhe der bestehenden Brücke über den Gleisen (tw<5.20m/Fahrdraht < 5.00 m) musste der Abbruch minutiös geplant

werden. Die Erstellung der neuen Brücke erfolgte unter engsten Platzverhältnissen bei vollständiger Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes (6 Hauptlinien) und unter höchstem Termindruck, da der motorisierte Verkehr inkl. öV umgeleitet wurde. Daher wurde die Mittelstütze provisorisch auf Stahlprofilen fundiert, welche nachträglich in die Seitenwand des UBW integriert wurden. Dadurch konnte die Brücke parallel zum UBW (7.5m tiefe Baugrube) erstellt werden. Besonders anspruchsvoll war auch die Umlegung der zahlreichen Werkleitungen. Architektonisch wird die Brücke in das übergeordnete Gestaltungskonzept eingebettet. Die transparenten Lärmschutzwände der Anschlussstützmauern werden auf den Brüstungen der Brücke weitergeführt, als Abtrennung zum Gleisraum (inkl. Berührungsschutz).

