



o.: Dez. 2008; Mit dem „railjet“ begann ein neues Zeitalter für die ÖBB im Fernreiseverkehr. Der „railjet“ verbindet wie kein Zug zuvor Hochgeschwindigkeit, Hightech, Qualität, Design und Komfort in einem.

u.: Die geplante Modernisierung der Westbahnstrecke im Bahnhofsbereich Amstetten wird so manche Brückenneubauten und Umbaumaßnahmen erfordern. Ein letztes Relikt der „k.k.-Ära“, der so genannte „Eiserne Steg“, wird wohl demnächst auch den Strukturmaßnahmen zum Opfer fallen.

NÖN Woche 20/2009

STADT AMSTETTEN 13

IM WEG / Der vierspurige Ausbau der Westbahn erfordert in Amstetten den Neubau mehrerer Eisenbahnbrücken. Auch der Übergang aus der k.u.k.-Zeit muss weg.

Eiserner Steg ist bald Geschichte

AMSTETTEN / Der geplante vierspurige Ausbau der Westbahn von Ybbs bis Amstetten wird der Bezirkshauptstadt einige Megabaustellen beschern - unter anderem wird ja eine neue Reichsbrücke gebaut. Aber auch die MüGu-Brücke wird erneuert.

Gezählt sein dürften die Tage des Stellwerks beim Frachtenbahnhof und auch des „Eisernen Stegs“, der heuer seinen hundertsten Geburtstag hat. Er soll einer neuen frei schwebenden Konstruktion weichen, die rund hundert Meter Spannweite haben wird. Der neue Steg soll auch mit Fahrrädern und Kinderwagen befahrbar sein. Solche speziellen Wünsche muss die Stadt aber selbst bezahlen.

Der eiserne Steg ist ein Stück Stadtgeschichte. Um 1900 gab es



Der „Eiserne Steg“ aus der k.u.k.-Zeit wird bald nur noch Geschichte sein. Er ist dem vierspurigen Ausbau der Westbahn im Weg. FOTO: ZVG

dort, wo jetzt der Steg ist, noch einen niveaugleichen Bahnübergang. Da der Bahnverkehr zu-

nahm, wurde er zum Hemmschuh, weil der Schranken fast ständig geschlossen war. Die

Bahn beschloss daher, weiter östlich eine neue Brücke zu bauen. Dies hatte zur Folge, dass die Fußgänger (vorwiegend Arbeiter bei den Firmen Rütgers und Scheid sowie die Bevölkerung von Greimpersdorf) einen viel weiteren Fußweg hatten - und die Arbeiter nicht mehr zu Mittagessen nach Hause gehen konnten. Auf Grund von lautstarken Protesten und Unterschriftenaktionen wurde daher im Jahr 1909 beschlossen, einen „eisernen Übergangsteg“ zu errichten, dessen Kosten zur Gänze die k.u.k.-Staatsbahn zu tragen hatte. Er wurde täglich von rund tausend Fußgängern benutzt. Damals war der Steg Fortschritt, jetzt steht er demselben - nämlich dem viergleisigen Ausbau der Bahn - im Weg.