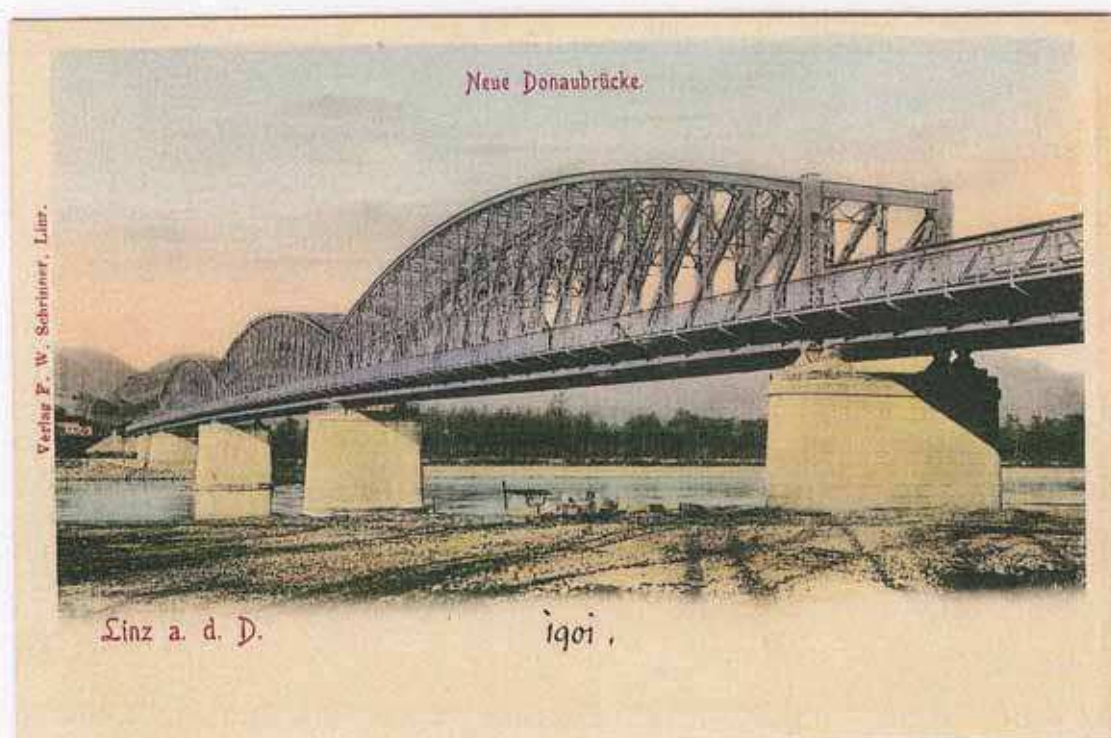


Eisenbahnbrücke Linz



Orientierungsübersicht

Allgemeine Einführung zum Thema Brücken und Eisenbahnbrücken

Die Linzer Brücken

Die Linzer Eisenbahnbrücke (Entstehungsgeschichte und historischer Schauplatz)

Stadtführer und Kulturvermittlung

Pressespiegel (11. November 1900 bis 4. August 2010)

Nutzung und Nutzungsideen

Reaktionen Kleingartenanlage

Objekte in Museen und Archiven

Einführung

Artikel aus dem EXTRA Lexikon

Zur Geschichte der Brücken -speziell entlang der Donau

Zwischen Ufern in der Schwebe

Von Arne Opitz

Beim Versuch, das Wesen der Brücke zu erfassen, stellt sich erstaunlicherweise schon bald die Frage, ob Brücken nicht ebenso sehr trennen wie sie verbinden. Sprachmetaphorisch jedenfalls steht das "Bauen goldener Brücken" gleichwertig neben dem "Abbrechen aller Brücken", einer Redewendung übrigens, die sich bereits bei den Römern findet.

Henry Miller, erotomaner Schriftsteller, Philhellene und Paris-Aficionado, bestätigt dies, wenn er die Brücke seines Geburtsorts Brooklyn eine "Todesharfe" nennt, "die mich zwischen den beiden Ufern in der Schwebe hielt". Überaus deutlich zeigt diese Ambivalenz auch die Glienicker Brücke in Berlin, während des Kalten Kriegs über Jahrzehnte klassischer Übergabeort für den Agentenaustausch zwischen West und Ost.

Der Brücke scheint diese Janusköpfigkeit immanent, wie auch die Zugbrücke der mittelalterlichen Burg eindrücklich zeigt. Sie vermochte ebenso rigide und schnell zu trennen wie zu verbinden. Reste davon finden sich noch heute bei den Hebebrücken über schiffbare Wasserläufe. In amerikanischen Gangsterfilmen dienen sie häufig dazu, das Verfolgerauto in die Tiefe stürzen zu lassen. Auch in der geschlechtlichen Zuordnung zeigt sich diese Bipolarität. Im grausam zerstörten Hiroshima etwa war eine der ersten Aktivitäten der Überlebenden, je eine dem weiblichen und dem männlichen Element gewidmete Brücke zu errichten. Diese Ambiguität verleiht der Brücke ihren "wahrzeichenhaften Charakter", wie das A. Reinle in "Zeichensprache der Architektur" nennt: die Brücke als Sinnbild für existenzielle Lebenssituationen, einschneidende Entscheidungen, folgenreiche Veränderungen oder - wie in der Metapher von der "Lügenbrücke" - als moralische Instanz.

Ein mythisch-archaischer Ton klingt auch in Ivo Andrić' Roman "Die Brücke über die Drina" an. In der Brücke, so heißt es dort, seien zwei Kinder als Opfergabe eingemauert. Eine Versöhnungsgabe an die Naturgottheit? Die zahlreichen christlichen Brückenheiligen legen eine solche Lesart nahe. Immerhin macht die Brücke dem Flussgott seine Vorherrschaft streitig, raubt der Natur ihre Macht und ignoriert die - offensichtlich - naturgewollte Trennung zweier Ufer. Verstößt die menschliche Hybris gegen ein Urgesetz?

Lenkung des Blicks

Aber unter dem Sinn der Brücke als Verkehrsverbindung liegt häufig noch ein ganz anderer Subtext. Bei der Donau-Schrägseilbrücke in Bratislava z. B. verweist die dramatische Dynamik, die von den Stahlseilen ausgeht, die sich von einem einzigen hoch aufragenden Pylon auf der rechten Flussseite hinüber zum linken Ufer spannen, das Auge des Betrachters zwingend auf die Altstadtseite. Dieser geradezu pathetische Gestus scheint implizit die Abwendung vom modernen Stadtteil Petržalka mit seinen sozialistischen Plattenbauten zu artikulieren und lenkt hin zum historischen Stadtteil, über dem sich der historische Burgberg erhebt. Eine explizite Botschaft hingegen transportiert der Pont Alexandre in Paris. Diese Seinebrücke steht als Symbol für die politische Allianz zwischen Frankreich und Russland von 1892.

Ein Blick entlang der Geschichte des Brückenbaus zeigt neben dem architektonischen Grundtyp der Balkenbrücke die Hängebrücke, die in primitiver Form bereits um 2.000 v. Chr. in Asien existierte, und schließlich die Bogenbrücke - und endet vorerst bei der mit 1.300 Meter Spannweite längsten (Hänge-)Brücke der Welt, der Verrazano-Narrows-Brücke in New York. Dazwischen finden sich unzählige Varianten: Die Assyrer bauten 700 v. Chr. eine 123 Meter lange Holzbalkenbrücke auf sechs Steinpfeilern über den Euphrat, und die Ponton-(Schiffs-)Brücke, die Alexander zu militärischen Zwecken über den Hellespont schlug, verband zwei Erdteile. Der Aquädukt Pont du Gard aus dem Jahr 13 v. Chr. zählt zu den eher ungewöhnlichen Brückenbauten ebenso wie die wundervolle Brücke über den Rialto von 1599, über die der verurteilte Casanova schritt, oder auch der Ponte Vecchio in Florenz aus dem Jahr 1345. Hier erhält die Brücke als zusätzliche Aufgabe die Funktion der Wasserversorgung bzw. die eines Marktplatzes über dem Wasser.

Der geschichtsträchtige Donaupfloss, der Europa von West nach Südost durchquert, war schon von den Griechen bis hinauf zum Eisernen Tor erschlossen worden und bildete seit Oktavian im oberen Lauf die Nordgrenze des Imperium Romanum. Zur Zeit des ost- und weströmischen Reichs hatte die Donau eine Vermittlerrolle zwischen Rom und Byzanz, und schon immer bildete sie sowohl eine militärische, eine geopolitische und eine kulturgeografische Grenze.

Lange Zeit war sie Trennlinie zwischen dem germanischen Norden und dem lateinischen Süden. Nach einigen Jahrhunderten als Kreuzfahrerstraße war sie für die Türken die wichtigste Eroberungsschneise nach Mitteleuropa. Wenig später erfüllte sie für die Habsburger die gleiche Funktion - diesmal in entgegengesetzter Richtung.

Schon Karl der Große hatte über eine weiträumige West-Ost-Verkehrsverbindung über die Donau nachgedacht und ließ den so genannten Karlsgraben anlegen; die Reste der Fossa Carolina sind noch heute zu sehen. Diesem frühen Versuch eines Rhein-Main-Donau-Kanals war jedoch ebenso wenig Glück beschieden wie dem Ludwigskanal von 1836, dessen Erfolg durch die beginnende Eisenbahnkonkurrenz ausblieb.

In Sachen Donauquerung gab man sich nach den militärisch motivierten Schiffsbrücken des römischen Eroberers Trajan über Jahrhunderte mit einfachen Überfuhren zufrieden, und erst 1146 entstand in Regensburg eine der heute ältesten festen Steinbrücken. Mit 16 Bögen teilt sie ihren historischen und architektonischen Ruf mit der Dresdner Elbbrücke, der Mainbrücke in Würzburg oder der Karlsbrücke in Prag, die übrigens aufgrund ihrer Lage ebenso wie der Pont Neuf in Paris Symbol für die Verbindung wie für die Trennung der bürgerlichen Stadt vom Herrschersitz ist.

Nach unzähligen Planungen, mit denen sich Archimedes, Leonardo da Vinci, Galilei und schließlich Thomas Hook befassten, begann erst mit der Entwicklung der Eisenbrücke - die erste entstand 1779 - und der Einführung der Eisenbahn ab 1860 ein ausgesprochener Brückenbau-Boom, von dem auch die Donau profitierte. Ein Reiseführer von 1898 zählt für die Donau 15 feste Brücken und zwei Schiffsbrücken zwischen Ulm und Neusatz/Peterwardein. Es findet sich hier auch die Bemerkung, hinter Budapest höre Europa auf. - Verglichen mit der gerne zitierten Ansicht, der Balkan beginne bereits hinter Wien, immerhin ein Fortschritt in Sachen Verbesserung von Mitteleuropa.

Betrachtet man den gesamten Flusslauf, so sticht die krass unterschiedliche Brückendichte ins Auge: Die knapp 100 Brücken und Flussquerungen der Donau verteilen sich zu rund zwei Drittel auf den Abschnitt zwischen dem schwäbischen Sigmaringen und dem bayrischen Passau, während die Strecke von Linz bis zum Schwarzen Meer nur ein Drittel davon besitzt.

Ausschlaggebend dafür sind Geografie und Wirtschaft, denn die Verkehrsströme und damit der Brückenbau hängen von der Siedlungsdichte und -verteilung ab, die sich wiederum an der lokalen und regionalen Wirtschaft orientieren.

Im oberen Donaubereich stammen von den über 30 Donaubrücken zwischen Regensburg und Passau etwa 20 Prozent aus der Zeit zwischen 1870 und 1900, nur zirka 10 Prozent wurden zwischen Jahrhundertwende und 2. Weltkrieg gebaut, die übrigen entstanden danach. Von den Querungen an den 330 österreichischen Flusskilometern wurden alle Eisenbahnbrücken zwischen dem ausgehenden 19. Jahrhundert und 1945 erbaut, während 80 Prozent der Straßenbrücken aus der Zeit danach stammen.

In der österreichisch-ungarischen Monarchie begann im ehemalig türkischen Herrschaftsgebiet erst ab 1860 eine Verdichtung der Verkehrsstruktur, da in türkischer Zeit lediglich Stichbahnen und einige wenige Hauptstrecken existiert hatten. Zwischen 1885 und 1914 entstanden Lokalbahnen und Hinterlandverbindungen sowie vor allem aus militärischen Gründen die Karpatenbahnen, die Verbindungen nach Galizien, Mazedonien und in den Raum zwischen Isonzo und Piave.

Wie eng die Geschichte der Donauquerungen mit der Geschichte der Verkehrsentwicklung im Donaauraum verbunden ist, wie sehr die Faktoren einander beeinflussen und die Raumplanung bestimmen, und welche eminente Bedeutung dabei Brücken spielen, zeigen einige Querungen geradezu modellartig. Im österreichischen Niederranna machte die Anbindung ans Inn-, Hausruck- und Mühlviertel den Brückenbau schon frühzeitig nötig, ebenso wie in Aschach, wo auf der Überfuhr bereits im 16. Jahrhundert ein lebhafter Warenverkehr herrschte; auch Linz-Urfahr erhielt schon 1497 ein entsprechendes Privileg von Maximilian I.

Die Linzer Eisenbahnbrücke wurde zwischen 1880 und 1900 um 1,2 Mill. Kronen gebaut, um die Mühlkreisbahn an die Hauptstrecke anzubinden, und es war die Straßenbrücke von Steyregg, die erst das tägliche Einpendeln aus dem Mühlviertel überhaupt ermöglichte.

Über Grein mit dem viel gefürchteten Greiner Strudel, den die Schiffsleute angstvoll mit den Worten "Gesetzt, das Schiff zerbricht, Gott verlass' mich nicht" beschworen, wurde die Verbindung nach Amstetten und in die Eisenwurzen lange Zeit mit Zillen, Plätten und Mutzen aufrecht erhalten, bis 1858 eine "fliegende Brücke" entstand, die bis zu 40.000 Personen und 2.400 Fuhrwerke pro Jahr nutzten. 1875 installierte man dann eine Rollfähre und 1967 schließlich eine feste Brücke.

Überbrückung des Hauptarms

In Marbach gab es einen ganz anderen Grund, zwar keine feste, so doch 1858 eine "fliegende Brücke" und 1902 eine Rollfähre einzurichten: Das Eröffnen der Westbahn hatte nämlich den Pilgerstrom nach Maria Taferl immens anschwellen lassen. In Wien schließlich hatte man sich 1493 zu einer Überbrückung des Hauptarms entschlossen, um vom Anschluss an die Handelswege zu profitieren, doch just da verschoben sich die wichtigen Handelsrouten auf die so genannte "mitteldeutsche Straße" von Nürnberg nach Leipzig, Breslau und Krakau.

Auf eine ganz eigene Geschichte blickt die Wiener Reichsbrücke zurück. 1876 im Rahmen der Donauregulierung erbaut, wurde sie in den 30er-Jahren auf vier Fahrbahnen, zwei Straßenbahngleise sowie zwei Gehsteige erweitert und 1937 - nun 200 Meter länger - dem Verkehr übergeben. Nicht nur die Kosten dafür waren bemerkenswert, sondern auch die technischen Anstrengungen: Man hatte die alte Brücke zum Zweck des Umbaus nämlich 26 Meter stromab bewegen müssen! Nach dem Krieg wurde aus der "Reichsbrücke" für einige Jahre die "Brücke der Roten Armee". Am 1. August 1976 ereignete sich ihr Einsturz, doch der Wiederaufbau erfolgte in der Rekordzeit von 38 Monaten, die Kosten betrugen 910 Mill. Schilling und am 11. November 1980 wurde sie wieder in Dienst gestellt.

Ein Bilderbuchbeispiel in Sachen Brücke & Wirtschaftsstandort bildet die ungarische Hauptstadt Budapest. Hier waren wie bei den anderen wichtigen ungarischen Donauübergängen Komaron, Gran, Visegrad oder Peterwardein aus den Landestellen der Überfuhr Ortschaften geworden - auf

dem westlichen Ufer Buda/Ofen und auf dem östlichen die Ortschaft Pest/Taban. Während aber eine Überfuhr an beiden Flussufern Versorgungs- und Unterkunftsmöglichkeiten verlangt, um die Reisenden bei Schlechtwetter oder ungünstigen Wasserverhältnissen zu versorgen, reicht bei einer Brücke eine solche Einrichtung auf nur einer Seite.

Buda gegen Pest

Besteht also das Vorhaben einer fixen Flussquerung, so entsteht ein Standortwettbewerb zwischen den Orten auf beiden Ufern. Bei diesem Wettbewerb trug die Pester Seite den Sieg davon, denn da war der Fluss ruhiger, so dass sich dort der bedeutendere Hafen entwickelte. Außerdem verliefen von Pest aus die Ausfallstraßen nach Nordosten, Osten und Südosten, nach Miskolc und Kaschau, Mähren und Galizien, Szolnok, Großwardein und Klausenburg, während die Italienroute zwar über Ofen ging, aber auch über Gran und Komaron Italienrouten verliefen; Ofen stand damit in harter Konkurrenz.

Dann begannen sich in Pest Salz- und Getreidelager anzusiedeln, und Handelsniederlassungen konnten sich ausbreiten, da der flache landwirtschaftlich wertlose Sandboden billig war. Andererseits gab es reiche Wasservorkommen, eine wichtige Siedlungsvoraussetzung sowie Lehmvorkommen für das Brennen von Ziegeln. Der Kalksteinfels wiederum eignete sich für die Anlage von Höhlen und damit für Weinkeller und Braustätten. Im 19. Jahrhundert besaß Budapest bereits Hafenanlagen von über vier km Länge. Ab 1840 hatte man begonnen, die seit der Römerzeit erste ständige Brücke unterhalb von Wien zu bauen, denn vordem hatten sich die Budapester aufgrund der unregelmäßigen Wasserführung und des winterlichen Eisgangs der Donau mit Sommerbrücken begnügen müssen. 1849 stellte der englische Ingenieur William Thierny Clark die Holz-Eisen-Stein-Konstruktion der Szechenyi-Kettenbrücke fertig, eine Hängebrücke von 666 Meter Spannweite an zwei Pylonen.

Ein letzter Blick auf die Donau und ihre Brücken, der sich Novi Sad, der Hauptstadt der Woiwodina, zuwendet, ist weniger erfreulich. Ausgerechnet diese alte Donaustadt mit dem einstigen Übernamen "serbisches Athen", die auch unter Milosevic stets regierungskritisch war, wurde durch den Jugoslawien-Krieg und das NATO-Bombardement zu einem negativen Wahrzeichen, denn ihre drei wichtigen Donaubrücken wurden zerstört und ihre Trümmer bringen den Schiffsverkehrsverkehr seit Jahren zum Erliegen.

Freitag, 03. August 2001 00:00:00
Update: Dienstag, 01. März 2005 14:58:00

Wiener Zeitung · 1040 Wien, Wiedner Gürtel 10 · Tel. 01/206 99 0 · Mail:
online@wienerzeitung.at

Die Entwicklung des Brückenbaues der österreichischen Eisenbahnen.

Oberbau, Signal- und Sicherungstechnik sind das wesentlich Neue in der Arbeit des Eisenbahnbau-Ingenieurs. Seine anderen Einzelbetätigungen sind Anwendungen der Erfahrungen und Lehren, die die Bautechnik seit Jahrtausenden auf anderen Sondergebieten gesammelt und ausgebildet hat, im Wegebau, Wasserbau, Bergbau und Hochbau. Freilich haben die besonderen Bedürfnisse der Eisenbahn — vor allem die große Geschwindigkeit der sehr schweren Fahrzeuge — in den Einzelheiten der bisherigen Bauformen und Bauweisen sehr erhebliche Änderungen nötig gemacht. Ganz besonders ist das im Brückenbau der Fall gewesen. Dessen gegen

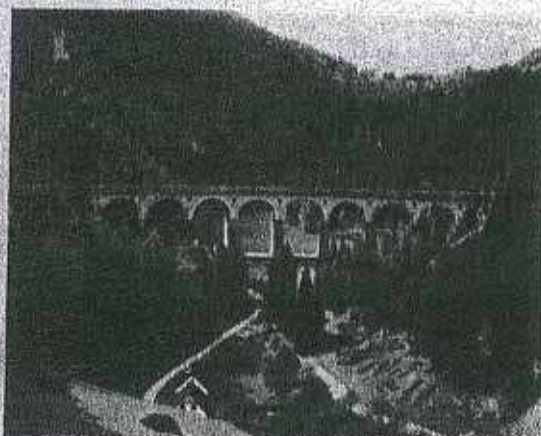


Abb. 1. Viadukt „Katte Rinne“ der Semmeringbahn.
Phot. Ferd. Reissner.

früher unergleichlich beschleunigte Fortbildung verdankt dem Eisenbahnwesen zwei mächtige Antriebe: erstens mußten alle Brücken für Eisenbahnen viel stärker bemessen werden als für Straßenverkehr und zweitens mußte man sich zum Bau viel zahlreicher und insbesondere viel größerer Brücken entschließen. Dieser zweite Antrieb entstammt der Notwendigkeit, das Fahrgeränge der Eisenbahn, wo immer das technisch und wirtschaftlich möglich ist, ununterbrochen weiterzuführen. Wo dieses Geränge durch einen Flußlauf unterbrochen ist, muß entweder zweimalige Umladung sämtlicher Reisenden und Güter auf Schiffe und wieder zurück auf die Eisenbahn stattfinden oder man muß ganze Züge auf Fährschiffen übersetzen. Beides kostet viel Arbeit, Zeit und Geld und beeinträchtigt die Raschheit, Regelmäßigkeit, Sicherheit und Billigkeit des Verkehrs, vernichtet also teilweise die Hauptvorteile der Eisenbahn. Welche Geldopfer sich bei der Beseitigung eines solchen Zustandes rechtfertigen lassen, zeigt der alte Plan eines Tunnels unter dem Vermelkanal, der trotz der gigantischen Höhe der erforderlichen Kapitalien gewiß schon ausgeführt worden wäre, wenn nicht der ärgste Feind des Verkehrs und der Wirtschaft, der Kriegsgott, dies verhindert hätte.

Von den Brücken der 1825 bis 1835 entstandenen österreichischen Pferdeeisenbahnen können wir hier absehen, da sie sich nicht nennenswert von den bisherigen hölzernen und steinernen Straßenbrücken unterscheiden. Nur die Tatsache verdient vermerkt zu werden, daß Gerstner d. J. für die Mautbaußen-Budweiser-Bahn auch eine 61 Meter weite eiserne Brücke plante, für die er 6,16 Tonnen Stahl und 0,84 Ton-

nen Eisen im Kostenvoranschlag eingelegt hatte. Da die betreffende Teilstrecke aber gegenüber dem ursprünglichen Plan verlegt wurde, so kam diese eiserne Brücke nicht zur Ausführung.

Auch die ersten Brücken der Dampfbahnen unterschieden sich nur wenig von den älteren Straßenbrücken. Man konnte die eingelebten Bauformen, die Abmessungen und die Anordnung der Bauwerksteile fast genau beibehalten und mußte sie nur dem Gewicht und den Stosswirkungen der Lokomotiven anpassen. Diese Abänderungen hielten sich aber in engen Grenzen, da das Dienstgewicht der ersten englischen Dampflokomotiven nur 8 Tonnen betrug.

Das änderte sich allerdings bald und rasch. So hatte die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn unter ihren ersten bis 1840 in Dienst gestellten Lokomotiven nur zwei Stück zweiaxlige Maschinen mit 10 Tonnen Dienstgewicht; unter den übrigen 15 dreiaxligen befanden sich eine von 9 Tonnen, je 6 Stück von 12 und 14, eine von 13 und eine von 14,5 Tonnen Dienstgewicht, waren somit schon fast doppelt so schwer wie diejenigen der Liverpool-Manchester-Bahn (1830). Schon die ersten österreichischen Lokomotivbahnen mußten also mit bedeutend höheren Brückenbelastungen rechnen als die englischen Bahnen.

Die seit Jahrtausenden allmählich ziemlich hoch entwickelte Brückenbautechnik hatte nur Holz und Stein als Baustoffe verwendet. Das Eisen war wohl schon ausnahmsweise zu Brückenbauten verwendet worden. 1776 entstand die erste eiserne Brücke der Welt über den Severn in England (bei Coalbrookdale) mit 31 Meter, 1794 die erste deutsche über das Striegauer Wasser in Malopane bei Oppeln mit 12,6 Meter Weite, beide gußeiserne Bogenbrücken. Schweiß-eisen in Verbindung mit Gußeisen kam auf dem europäischen Festland zum erstenmal 1833 bei einer Straßenbrücke nächst

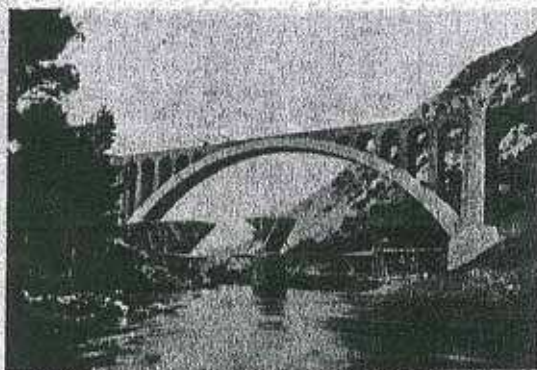


Abb. 2. Sponzobrücke der Wognerbahn bei Salcano, Sept. 1905
In der Mitte des Stromes die Reste des für das Lehrsgerüst erbauten Pfeilers.

Lugos in Ungarn in Verwendung. Aber der Bau eiserner Brücken für Eisenbahnzwecke konnte anfangs nicht in Betracht kommen.

Am Beginn des Eisenbahnzeitalters standen also dem Ingenieur zur Verfügung: Holzbrücken, mit denen man Lichtweiten bis zu 118,9 Meter zu überspannen gelernt hatte (Straßenbrücke über die Limmat bei Wettingen in der Schweiz, 1787 bis 1789) und Steinbrücken, die für ganz geringe Lichtweiten (Durchlässe) als Steinbalken- oder Stein-

plattenbrücken ausgebildet wurden, größere Lichtweiten aber in Form von Gewölben überspannten. Das größte Steingewölbe der Voreisenbahnzeit entstand 1355 bis 1385 und blieb ein halbes Jahrtausend lang unübertroffen, eine 72,3 Meter weite Straßenbrücke über die Adna bei Trezzo in der Lombardei. Sie ist leider 1427 der Kriegsfurie zum Opfer gefallen.

Für die Wahl zwischen hölzerner oder steinerner Brücke war den ersten Eisenbahnen maßgebend, ob das Streben nach möglichstster Sparsamkeit in den Anlagekosten nach dem Holz hindrängte oder der Wunsch nach möglichstster Standfestigkeit und Haltbarkeit, also auch Billigkeit der Erhaltung den Stein in den Vordergrund schob. Die Nordbahn, die Wien-Schögnitzer-Bahn und die ersten Staatsbahnen der vierziger- und fünfzigerjahre bevorzugten grundsätzlich den Stein. Allerdings vermieden sie große Spannweiten und gaben ihren Ziegelgewölben meist höchstens 10 Meter Lichtweite. Aber auch damit kamen riesige Bauten zustande, da man zahlreiche Bögen zu Viadukten von gewaltiger Länge aneinandereihte. Der Viadukt der Nordbahn bei Brünn (vollendet 1840), war mit seinen 72 Öffnungen von je 8,5 Meter und mit den neun Bögen der beiderseits unmittelbar anschließenden Brücken über die Schwarzawa, die Poststraße, den Mühlbach und die Promenade von je 5,5 bis 9,5 Meter im ganzen fast 740 Meter lang. Der Viadukt der Staatsbahn bei Prag (1850) mit 87 Bögen überbrückt Karolinental und die Moldau in einer Gesamtlänge von 1327 Meter. Das großartigste Bauwerk war der weltberühmte Eisenbahnviadukt von Mestre durch die Lagune nach Venedig, den die lombardisch-venezianische Ferdinands-Bahn 1841 bis 1846 erbaut hat. Er ist im ganzen 360 Meter lang und enthält 222 Bögen von je 9,5 Meter Lichtweite; die Pfeiler sind auf rund 80.000 Pfählen gegründet.

Die Neigung, die Dauerhaftigkeit der Anlagen mit hohen Baukosten zu erkaufen, erklärt die ausschließliche Anwendung des Steines für die Brücken der Semmeringbahn. Ihre Wölbbrücken sind nicht nur konstruktiv, sondern auch künstlerisch von hoher Bedeutung. Die Gräben und Schluch-



Abb. 3. Holzbrücke der Nordbahn über die Donau, 1836—1838.

ten des Semmeringgebietes sind bis zu 40 Meter tief und ziemlich breit. Obgleich bei diesen Gewölben selten über 10 Meter und nie über 20 Meter Spannweite hinaus und fand für diese Abmessungen in der Anordnung zweier Stockwerke (Wagner- und Camperigraben, Krausfeldklaus, Kalle Rinne) eine prächtvolle Lösung. (Abb. 1.)

Angeichts des Umstandes, daß die Technik des Wölbens schon erstaunliche Leistungen auch hinsichtlich der Ausmaße der Bauwerke hervorgebracht hatte, fällt es einigermaßen auf, daß sich die ersten Eisenbahnen einige Jahrzehnte lang mit Gewölben recht bescheidener Spannweite begnügten und sich bei weitem nicht an Lichtweiten heranwagten, wie sie

500 Jahre früher die erwähnte Adnabrücke erfolgreich überspannt hatte. Das ist aber leicht erklärlich. Die ganze mehrtausendjährige Entwicklung des Wölbbrückenbaues hat sich rein erfahrungsmäßig — „empirisch“ — vollzogen. Durch die Praxis allein und sicherlich hauptsächlich durch schmerzliche Erfahrungen hatte man gewisse rohe Beziehungen zwischen Spannweite und Belastung einerseits und Gewölbe-Form und -Stärke andererseits gefunden, die sich wie heilige Ueberlieferungen von Geschlecht zu Geschlecht forterbten. Sie waren zeitweise in der Obhut priesterlicher Körperschaften gestanden; bedeutet doch das lateinische Wort für Priester, das auch heute noch im Herrschertitel des Papstes fortlebt, das Wort „pontifex“, nichts anderes als „Brückenbauer“. Im Mittelalter gab es in Frankreich religiöse Bruderschaften dieser Art, die „freres pontifes“ oder „fratres pontifices“, die „Brückenbrüder“. Auch in den deutschen „Bau-

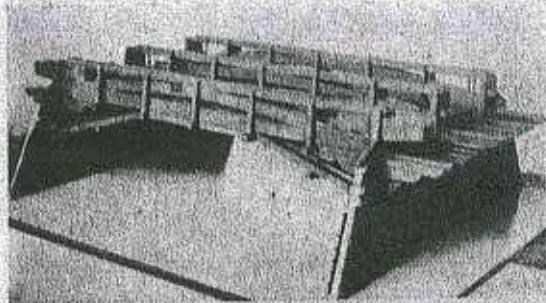


Abb. 4. Mittel-Joch und Brückenfeld der hölzernen Donaubrücke. Modell im Technischen Museum in Wien.

hütten“ waren hausförmige mit religiösen und mystischen Bestrebungen unlösbar verquickt. Die Lösung schwieriger Probleme, denen man rechnungsmäßig nicht beikommen konnte, war meist — wie auch bei der Entwicklung des Dampfkessels — die Ueberdimensionierung. Von einer rechnerischen Behandlung der Gewölbe konnte nicht die Rede sein. Einerseits kannte man nicht die Art und Größe der inneren Kräfte, die den äußeren Widerstand leisten. Wir dürfen nicht vergessen, daß einer der vier Grundsätze der gesamten Mechanik, das Gesetz von der Erhaltung der Energie von Julius Robert von Mayer erst 1842 aufgestellt wurde. Andererseits hatte man von der Technologie der Baustoffe nur nebelhafte Vorstellungen. Unsere ganze Baustoffkunde reicht mit ihren Anfängen nur in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts zurück. Gerade auf dem Gebiete der Stoffkunde des Steines fallen aber höchst wichtige Erkenntnisse erst in die letzten Jahrzehnte.

Der Steinbrückenbau war also bei der Entstehung des Eisenbahnwesens nur für den Straßenverkehr genügend ausgebildet. Die Erfahrung versagte aber gegenüber der Eisenbahn, weil das zu ihrer rechnerungsmäßigen Anpassung an die neuen Beanspruchungen erforderliche wissenschaftliche Rüstzeug gänzlich mangelte. Man half sich zunächst damit, daß man bei Eisenbahn-Wölbbrücken die Vergrößerung der Last durch Verringerung der Spannweiten ausglich. Allmählich vergrößerte man die lichten Weiten der Gewölbe in dem Maße, das die fortschreitende wissenschaftliche Behandlung des Gewölbes erlaubte. Mit dem Ausbau der neuzeitlichen Theorie des Gewölbes, mit der fortschreitenden Durchforschung der Baustoffe und mit der Einführung neuer Baustoffe, des unbewehrten und bewehrten Stempmauerwerkes (des Betons und Eisenbetons) in den Steinbrückenbau und mit der konstruktiven Verbesserung der Baumethoden, z. B.

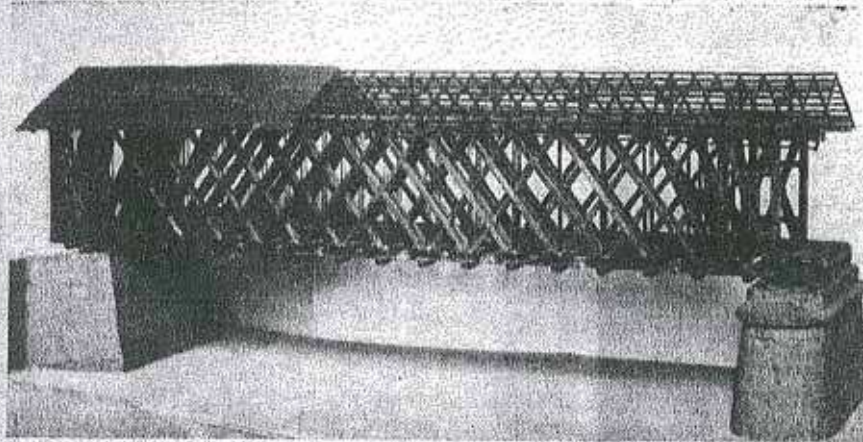


Abb. 5. Brücke Howe'scher Bauart, Gitterträger aus Holz mit eisernen Zugbändern.

Nach einem Modell im Technischen Museum in Wien.

durch Einfügung von Gelenken in die Bogen, wagten sich die österreichischen Eisenbahnen an immer größere Spannweiten heran. Ehel ging beim Bau der Brennerbahn (1864 bis 1867) mit der Lichtweite der Eisackbrücke bei Mauls bis auf 31,7 Meter, fuß beim Bau der Uribergbahn (1882 bis 1884) mit dem Wäldlitobel- Viadukt bis 41 Meter. Beim Bau der Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka (1893 bis 1894) führten v. Vilschhoff und Fuß den 65 Meter weiten Bogen der Pruth-Brücke bei Jaremeje aus, der die weitestgespannte, gewölbte Eisenbahnbrücke der Welt war, bis er und alles bisher Dagewesene weit überholt wurde von der Gonzobridge bei Salcano, der Würmb und Juffer die seither noch nicht übertroffene Spannweite von 85 Metern gaben (Abb. 2). Wie seinerzeit die Adabridge ist im Weltkrieg auch diese Brücke zerstört, seither aber von den Italienern genau in der alten Gestalt wieder hergestellt worden.

Während dieser ganzen Entwicklung stand die steinerne Eisenbahnbrücke im Wettbewerb mit anderen Bauarten, in den ersten Jahrzehnten mit der Holzbrücke, später mit der eisernen Brücke. Die Nordbahn und später wieder Sbeha beim Bau der Semmeringbahn bevorzugten entschieden den Stein, Schönerer führte auf der Wien—Gloggnitzer-Bahn auch viele Holzbrücken aus, die er, teils zum Schutz gegen Witterungseinflüsse, teils dem Auge zuliebe ganz mit Blech umschaltete.

Unter gewissen Umständen aber entschied sich auch die Nordbahn für Holz. So hat sie die beiden Brücken über den Hauptstrom der Donau und über deren breitesten Arm, das „Kaiserwasser“, 429 und 154 Meter lang, in Holz ausgeführt, wobei die Unsicherheit über die künftige Regelung des Donaustromes mitspielte. Auch bei diesen hölzernen Brücken vermied man große Spannweiten. Die Brücke über die große Donau erhielt 22 hölzerne Mittelsjoche; 16 Brückensfelder hatten 18,01 Meter Lichtweite, 7 eine solche von 19,91 Meter. Die Brücke über das Kaiserwasser hatte 8 Mittelsjoche und 9 Felder von je 17,06 Meter. Ihre Bauart ist aus den Abb. 3 und 4 ersichtlich. Diese beiden Holzbrücken haben den verantwortlichen Ingenieuren der Nordbahn viel schlaflose Nächte gekostet. Die große Donaubrücke wurde durch den Eisgang so oft und so gründlich zerstört, daß der Verkehr in den acht Jahren 1842 bis 1849 im ganzen 188 Tage lang unterbrochen war. Außerdem gab es Unterbrechungen infolge eines Brandes und einer Beschädigung durch ein Dampfboot. Erst 1873 kam nach Beendigung der Donau-regulierung die endgültige Brücke aus Stein und Eisen zustande.

Während die ersten österreichischen Eisenbahnbauer mit einem bald einsetzenden starken Verkehr zu rechnen gehabt und daher mit Recht den billigen Betrieb für wichtiger angesehen hatten als den billigen Bau, so kamen nun bald Vintzen zur Ausführung, deren weniger günstige wirtschaftliche Aussichten den entgegengesetzten Grundsatz erforderten. Infolgedessen gewann das Holz als Brückenbaustoff erhöhte Bedeutung und man verwandte viel Scharfsinn und Sorgfalt auf die Ausbildung der Holzbrücken für die erhöhten Anforderungen des Eisenbahnbetriebes.

Man beschränkte sich nicht auf die bei Straßenbrücken altbewährten Bauweisen für größere Spannweiten, Hängewerk, Sprengwerk und ihre Verbindung, das Hänge-Sprengwerk, sondern nahm auch bald die neue amerikanische Howesche Bauart an (Abb. 5), bei der die beiden Gurte durch geneigte, sich kreuzende Holzstreben und lotrechte Runderisen miteinander verbunden waren; erstere nahmen Druck, letztere Zugspannungen auf. Damit konnte man Oeffnungen bis zu 70 Meter überspannen. Auf der Südbahn gab es solche Brücken über die Mur, die Sulm, die Drau, die Sau und das Raibacher Moor.

Um die Mitte der fünfziger Jahre aber begannen die neuen eisernen Brücken ihren Siegeszug, auf dem sie zunächst die Holzbrücken fast gänzlich verdrängten. Noch einmal schien eine Blütezeit des Baues hölzerner Eisenbahnbrücken anzubrechen, als man sich Anfang der Siebzigerjahre dazu entschließen mußte, die stockende Eisenbahnbautätigkeit dadurch künstlich zu beleben, daß man die einschlägigen Verwaltungs- und Bauvorschriften möglichst erleichterte. So kam es wieder zum Bau zahlreicher und ansehnlicher hölzerner Eisenbahnbrücken. Besonders die Lokalbahn in der holzreichen Bukowina wies schöne Bauwerke dieser Art auf, wie die 407 Meter lange Brücke der Kolomeaer Lokalbahn über den



Abb. 6. Trjšanabridge der Uribergbahn, Salzparabelträger, 120 m lang, vor der Verstärkung.

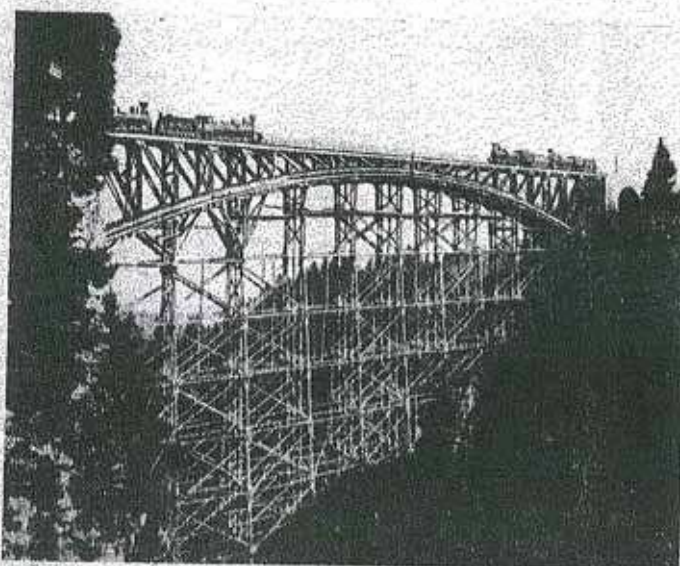


Abb. 7. Eisernen Bogenbrücke der Tauernbahn über die Angerschlucht mit dem Baugerüst, 1904/05.

Pruth. Die fortschreitende Verbesserung und Verbilligung der Eisenbrücken brachte aber bald neuerdings eine Umkehr, so daß am Ende des 19. Jahrhunderts die Holzbrücke auf Eisenbahnen nur mehr für ganz kleine Spannweiten eine Rolle spielte.

Die Fortschritte im Bau der Holzbrücken sind jedoch für das Eisenbahnwesen auch heute noch von Wert für den Bau von Provisorien, Schüttgerüsten und Lehrgerüsten.

Wie schon erwähnt, haben sich um die Mitte des Jahrhunderts Bauarten eiserner Brücken eingebürgert, die den technischen Ansprüchen des Eisenbahnbetriebes ebenso gut entsprachen wie seinen wirtschaftlichen Forderungen. 1847 ist die erste österreichische Eisenbahnbrücke aus Eisen entstanden, ein aus Schienen gebildetes kleines Objekt, mit dem die Südbahn die Bezirksstraße bei Cilli überquerte. Anfang der Fünfzigerjahre kamen gewählte Träger in Gebrauch, die man bei Stützweiten bis zu etwa 5 Meter einfach als Tragbalken unter die Schienen legte. Am Ende dieses Jahrzehntes ermöglichten die verbesserten Erzeugnisse der Walz-

technik die Herstellung von Blechträgern aus Stehblech, Kopf- und Fußblech und vier Winkelleisen für Spannweiten bis zu 20 Metern. Seitdem begann das Eisen auch den Stein als Baustoff für Eisenbahnbrücken immer mehr in den Hintergrund zu drängen. Die Fortschritte der Bautechnik gestatteten, das Bauwerk und seine Teile nach Gestalt und Abmessung den an sie gestellten Anforderungen rechnungsmäßig immer genauer anzupassen; die Fortschritte der Technologie vertieften andererseits die Kenntnis der Eigenart des Baustoffes und befähigten das Hüttenwesen, für jede Anforderung geeignetes Material herzustellen.

Der nächste Fortschritt schuf die eisernen Gitterbrücken. In Österreich begann die Nordbahn, ihre größeren hölzernen Brücken durch Nevillebrücken zu ersetzen, bei denen der Stütz nur auf Druck beanspruchte Obergurt aus Gußeisen, die übrigen Stäbe aus Schmiedeeisen bestanden. Seit 1851 baute sie fast ein halbes Hundert solcher Brückentragwerke; aber rasch verdrängten bessere Systeme die Nevillebrücken, so daß diese schon Anfang der Siebzigerjahre vollständig verschwanden.

Mit großen Erwartungen begrüßte man das System der Schifffahrtsträger. Dieses war eine genaue Anwendung des Howeschen Systems auf Eisen: gedrückte Teile, die Howe aus Holz hergestellt hatte, bestanden aus Gußeisen, gezogene aus Schmiedeeisen. 1858 erhielt die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn die erste aus sieben Feldern von je 24 Metern bestehende Schifffahrtsträgerbrücke, der im Lauf der nächsten zehn Jahre fast 150 weitere Brücken dieser Bauart in Österreich folgten. Da stürzte am 4. März 1868 unter einem Zug ein Feld der Pruthbrücke bei Czernowitz von 57 Meter Spannweite ein. Das brach dem ganzen System das Genick. Im Jahre 1894 wurde die letzte Schifffahrtsträgerbrücke einer Eisenbahn in Österreich, die Elbebrücke der Nordwestbahn bei Tetschen, gegen eine genietete Gitterbrücke ausgetauscht.

Es ist für den Stand der Fachbildung in Österreich zur damaligen Zeit kennzeichnend, daß in der Zeit, in der man mit Begeisterung die gemischten Systeme der Neville- und Schifffahrtsträger begrüßte und ausführte, den in England und Deutschland gleichzeitig damit aufgetretenen rein

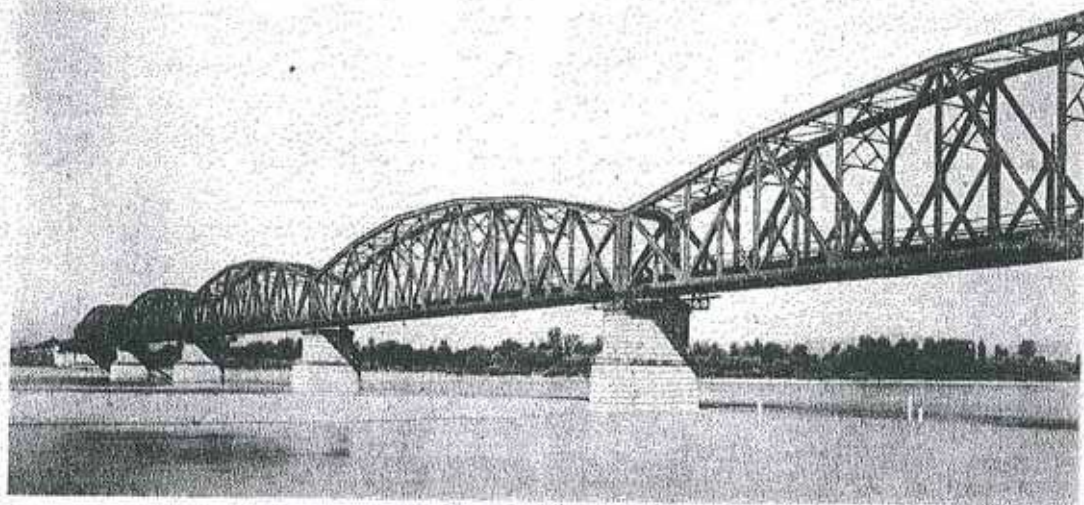


Abb. 8. Donaubrücke der Bahnlinie Linz—Summerau, 1924/25. 5 Stromöffnungen je 18-84 m (Halbparabel), 2 Unterföhrungsöffnungen je 25-70 m (Gitterbalken).

schmiedeeisernen, genieteten Gitterträgern mit tiefem Mißtrauen begegnete.

Freilich waren die ersten Gitterträger dieser Zeit noch weit entfernt von theoretischer und konstruktiver Vollkommenheit. In ihren engmaschigen Netzwerken wurde viel Material verschwendet, weil man den gedrückten Stäben ungeeignete Querschnitte gab und weil man den Querschnitt der Gurten in den einzelnen Feldern nicht den Spannungen anpaßte, sondern den für die stärksten Beanspruchungen erforderlichen Querschnitt der ganzen Länge nach durchgehen ließ. Aber diese Mängel wichen verhältnismäßig rasch einer besseren Anpassung der konstruktiven Einzelheiten an die Spannungen.

Während sich so der Gitterträger mit parallelen Gurten allmählich und stetig verbesserte, entstand neben ihm eine neue Form der eisernen Gitterträger, bei der einer der Gurte

Eigenart des Baustoffes und seiner Behandlung bei der eisernen Brücke gegenüber der steinernen ergeben haben, ließen es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zeitweise wahrscheinlich erscheinen, daß im Eisenbahnbau die steinerne Brücke fast ganz von der eisernen verdrängt werde. Aber es kam anders. Gerade die sorgfältige Ausnützung der Möglichkeit, bei der Eisenbrücke mit den Abmessungen und der Verteilung des Baustoffes bis knapp an die Grenze zu gehen, die durch die auf der betreffenden Linie verkehrenden Lasten gezogen wird, hat einen schweren Nachteil der Eisenbrücke gezeitigt. Verhältnismäßig geringe Steigerungen des Achsdruckes führen zu einer Ueberlastung sehr genau gerechneter Brücken. Infolgedessen sind in den letzten Jahrzehnten zahlreiche große eiserne Brücken, die den Achsdrücken von 14 bis 15 Tonnen vollkommen entsprachen, dadurch ungenügend geworden, daß man die Erhöhung des

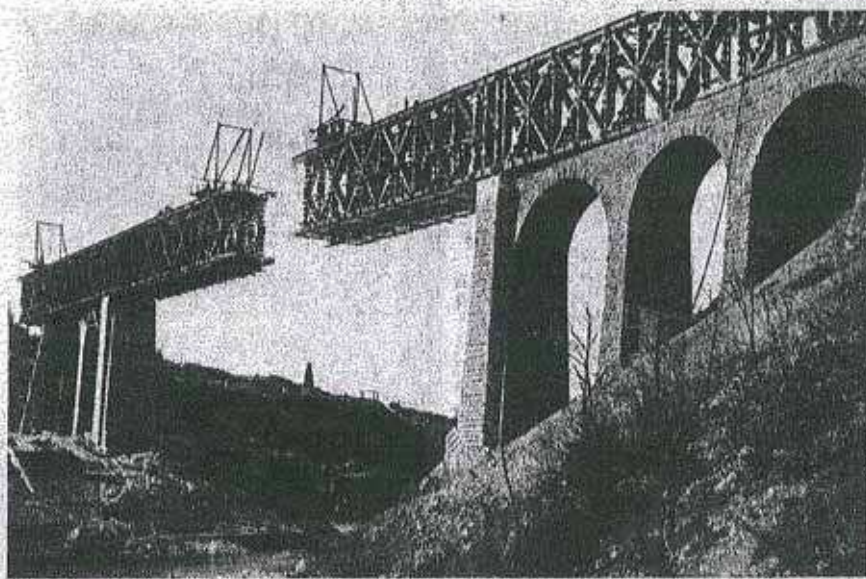


Abb. 9. Montage des Provisoriums System Roth-Waagner nach Sprengung der gewölbten Salcanobrücke (Winter 1917/18).

oder beide als Einienzug eines Vieleckes irgendeiner Kurve eingeschrieben erschienen. Unter ihnen haben die Halbparabelträger große und dauernde Verbreitung erlangt (Abb. 6).

Wenn sich nun auch die Entwicklung hauptsächlich in der Richtung bewegte, daß der Gitterträger für größere Eisenbahnbrücken immer mehr an Boden gewann, so hat sich doch neben ihm auch eine andere Bauart dauernd eingebürgert: der Bogenträger. Eine eiserne Bogenbrücke bietet einen überaus schönen Anblick, aber sie hat gegenüber dem Balkenträger zwei Nachteile: sie verbraucht etwas mehr Eisen und sie übt starke Schübe auf die Widerlager aus. Trotzdem erbaute Ebel bei Marburg 1865 eine Bogenbrücke mit drei Öffnungen von je 52,5 Metern. In Wien zeigt die Stadtbahn ein paar schöne Beispiele von Bogenbrücken im Zuge der Gürtel- und der Vorortelinie, ein noch schöneres die Angertalbrücke der Tauernbahn, ein Zweigelenksbogen von 110,2 Meter Lichtweite, 80 Meter über der Talsohle (Abb. 7).

Aber wie so oft in der Geschichte der Technik hat sich auch in der Entwicklung des Brückenbaues ein Wettlauf zwischen der Eisenbrücke und der steinernen Brücke ergeben, bei denen einmal diese, dann wieder jene einen Vorsprung gewann. Die ungeheuren Vorteile, die sich hinsichtlich der

Achsdruckes auf 18, ja 20 Tonnen und darüber vornahm oder für die nächste Zeit wenigstens in Aussicht nehmen mußte. In solchen Fällen mußte man die Tragwerke verstärken oder ganz gegen neue auswechseln. Beides sind kostspielige Arbeiten, besonders während des Betriebes. Dagegen ist die steinerne Brücke viel weniger empfindlich gegen eine Steigerung der Verkehrslast. Das war der Grund, warum die Eisenbahn ingenieure immer und immer wieder neben der mächtig fortschreitenden eisernen Brücke auch die steinerne nicht in Vergessenheit geraten ließen und warum gerade die österreichischen Eisenbahn ingenieure in unseren heimatischen Gebirgen der großartigen Entwicklung der Eisenbrücken auch eine großartige Entwicklung der steinernen Wölbbrücken an die Seite setzten. Und diese großartige Entwicklung der gewölbten Brücken zwang ihrerseits wieder zu einer Fortbildung der Holzkonstruktionen für riesige Lehrgerüste, wie ja auch die eisernen Brücken zu ihrer Aufstellung eines sorgfältig konstruierten Baugerüsts bedürfen.

Die Abbildungen verdanken wir dem Wiener Technischen Museum und der Generaldirektion der Bundesbahnen. Abb. 3 ist den „Beiträgen zur Geschichte der Technik und Industrie“, Bd. 19, V.D.Z.-Verlag, Berlin, 1929, entnommen.

Oberösterreichisches
Landesmuseum

III 1004 b

Die Linzer Donaubrücken

Festschrift
zur Fertigstellung und Weihe
der zweiten Linzer Donaubrücke
im Dezember 1972.

Herausgeber:
Oberösterreichische Landesregierung.
Mit der Durchführung beauftragt
ein Redaktionsausschuß des Amtes
der oberösterreichischen Landesregierung,
oberösterreichische Landesbaudirektion
und Abteilung Presse, unter Leitung von
Landeshauptmann Dr. Erwin Wenzl.

Offset-Reproduktionen:
W. Rudolph, Wels.

Technische Gesamtherstellung:
Oberösterreichischer Landesverlag Linz.

Gesamtredaktion:
w. Hofrat Dr. Otto Wutzel

Technische Beratung:
Landesbaudirektor w. Hofrat
Dipl.-Ing. Josef Aichhorn,
w. Hofrat Dipl.-Ing. Karl Mittermayr,
Regierungs-Oberbaurat
Dipl.-Ing. Otto Schimetta.

Graphische Gestaltung:
Herbert Friedl und Peter Ratzenböck

Aufnahmen:
Max Eiersebner, Kurt Haase, Photo Meyer,
Franz Michalek, Lichtbildstelle „Alpenland“
Wien, Österreichische Nationalbibliothek
Bild-Archiv, Heeresgeschichtliches Museum
Wien, Staatliche Graphische Sammlung
München, Museen der Stadt Nürnberg,
Staatliche Museen Berlin

III 1004 b
O.Ö. LANDESMUSEUM
BIBLIOTHEK

5

Brücken und Fähren

Dr. Gertrud Fussenegger

Oberösterreich ist ein Land der Flüsse, der Ströme, der windungsreichen Wasserläufe — und deshalb auch ein Land der Brücken und Fähren. Als der Mensch dieses Land in Besitz nahm, mußte es eines seiner ersten Anliegen sein, die Wasserläufe zu überwinden, die sich immer wieder ihm hindernd in den Weg legten. Ursprünglich suchte er wohl nach Furten, flachen Stellen, die sich durchwaten oder notfalls durchschwimmen ließen. Wo dies nicht möglich war, baute er Flöße und Plätten und setzte über. Allmählich richtete er feste Fähren ein. Zuletzt entschloß er sich zum Brückenbau.

Wer Fähren und Brücken beherrschte, war auch Herr im Land. Dies galt vor allem an den Ufern der größeren Flüsse, und an großen Flußläufen fehlt es dem Land ja nicht. Da ist vor allem die Donau, der starke Strom, der Oberösterreich von Westen nach Osten durchschneidet und es in zwei ungleiche Teile teilt. Der Süden, Alpen und Alpenvorland, ist von Seen durchsetzt, wird von zahllosen Bächen und kräftigen Flüssen durchflochten und dicht geädert. Diese Bäche und Flüsse sind Kinder der Kalkberge: über Steilstufen stürzend, kommen sie herab aus felsigen Tobeln, über grüne Matten, mit gewaltigem Gefälle, oft weiß von Gischt, dann wieder geklärt zu milchiger oder grüner Flut. Da ist die geschäftige Krems, die emsige Steyr, da ist die Traun, die vielgeliebte, in deren Name schon so viel Poesie mitklingt, weil uns sein Klang Au und Traum, Schaum und Trauer mitdenken läßt und den ganzen Raum antönt, dem sie entspringt, den sie durchfließt: die dunklen Abgründe des Hallstätter Sees, die sonnigen Ufer des Gmundener Sees, die festlichen Gefilde der voralpinen Landschaft.

Was die Wasser aus dem Mühlviertel betrifft, so kommen sie aus einer ganz anderen Landschaft: Granit und Gneis des uralten Schollenlandes haben sie genährt, der rauhere Himmel und die Regenfahnen, die der böhmische Wind über die waldigen Kuppen schleppt; auch ihre Namen sind voll Zauber und Poesie: Waldaist, Feldaist, die Große Gusen, die Kleine Gusen, die Große und die Kleine Mühl.

Doch nicht genug mit diesen oberösterreichischen Binnenwassern: da sind noch die zwei großen starken Grenzflüsse, Inn und Enns, die das Land im Westen und Osten einfassen. Auch sie mußten mit Fähren überquert und mit Brücken überwunden werden.

Die erste Überfuhr über die Donau scheint im Raum Linz bestanden zu haben. Aus 1288 ist hier eine Fähre urkundlich belegt. Mehr als zweihundert Jahre später, unter Kaiser Maximilian I., wird uns die erste Holzbrücke bestätigt. Die meisten Brücken bestanden damals aus Holz. Nur ganz selten wagte man sich an steinerne Brückenbauten heran. Die berühmtesten Beispiele waren wohl die Karlsbrücke in Prag, die Donaubrücke in Regensburg, die Mainbrücke in Würzburg ... An so aufwendige Werke war in der kleinen Stadt Linz allerdings nicht zu denken. Zwanzig Pfeiler rampte man mit unendlicher Mühe in den Schottergrund des Flusses, grob zugehauene Rundholzbalken, die Ensbäume, trugen die Mann an Mann gelegte „Brückenstreu“, schwere Holzbohlen, die ihrerseits von Saumbalken niedergehalten wurden. So entstand eigentlich weniger eine Brücke als ein schwerer Steg, über vielen Jochen, tief hängend, knapp über dem Wasserspiegel — und deshalb auch anfällig für jede Art von Beschädigung durch Hochwasser, Verklausung und Eisstoß. Allein zwischen 1740 und 1760 werden 22 Brückenbeschädigungen gemeldet, darunter etliche Zerstörungen „nullo relicto“, also ohne Überrest.

Lange blieb die Linzer Brücke weit und breit die einzige über die Donau. Dafür wurden die anderen oberösterreichischen Flüsse Inn und Enns, Traun und Steyr eifrig überbaut. Braunau und Schärding, damals noch bayrisch, wurden als feste Plätze mit dem westlichen Innufer verbunden. Enns bewachte den Übergang in das benachbarte Niederösterreich, Steyr, in das Y seiner Flußmündung eingeschmiegt, entwickelte sich als Brückenstadt, indem ein Stadteil für den anderen gleichsam zum Brückenkopf wurde.

Im vorigen Jahrhundert änderte sich das Bild: War die Brücke früher das Werk vor allem der Zimmerleute gewesen, wird es jetzt an den

Ingenieur und Mechaniker abgegeben. An die Stelle des Holzes tritt Eisen, an die Stelle des Dübels die Niete. Das Niveau der Brücke hebt sich, die Lichtweite der Pfeiler wächst, die Brücken werden sicherer, haltbarer, für größere Lasten geeignet. Das Zeitalter der Eisenbahn ist angebrochen. Nicht nur Straßen, auch Schienenstränge müssen über die Flüsse geführt werden, die schweren Lokomotiven fordern neue Konstruktionen. Nach einer Beschädigung der alten Linzer Holzbrücke über die Donau wird nun auch dieser Strom mit einer neumodischen Eisenbrücke überquert, leider ist sie sehr schmal, und da sie auch die Straßenbahn aufnehmen mußte, von allem Anfang an ungenügend.

Trotzdem mußte sie siebzig Jahre dienen. Sie wird, samt ihren Mängeln, im ganzen Lande nachgeahmt. Das fränkisch-josephinische Zeitalter ist geradezu gekennzeichnet durch diese Art technischer Bauten, die sich im Zuge neuer Straßen- und Bahnführungen überall in das Landschaftsbild einzeichneten. Sie waren in der Tat oft kühne Konstruktionen, die höchstmögliche Sicherheit mit Dauerhaftigkeit und billiger Wartung verquickten.

Uns Kindern des 20. Jahrhunderts fallen sie freilich oft störend ins Auge, diese schwarzen, schwerfällig gegliederten, gleichsam häßlichen Werkstücke einer Technik, die sich erst mühsam aus ihrem plumpen Anfangsstadium herauswinden mußte. In den vierziger Jahren unseres Jahrhunderts war es dann soweit, daß sich ein vergleichsweise moderner und eleganter Zweckstil durchsetzte und in einem technisch-architektonischen Meisterstück, der Nibelungenbrücke zu Linz, realisiert wurde. Nur noch auf zwei Pfeilern errichtet, überspannt sie 92 m lichter Weite. Die Fahrbahn wölbt sich in der Mitte fünf Meter über das Niveau, nach allen Seiten ist freie Sicht gewährt.

Diese Brücke fand in noch kühneren Variationen Nachfolge im ganzen Land. Nach 1945 nämlich setzte eine wahrhaft stürmische Entwicklung des Brückenbauwesens und eine nie dagewesene Blüte ein. Nicht nur in der Landeshauptstadt, auch bei Mauthausen, Aschach

und Grein wird die Donau neu überbrückt. Selbstverständlich stehen die Nebenflüsse nicht nach, und die Doppelbänder der Autobahnen schwingen sich über hohe Viadukte von Hügel zu Hügel. Neue und immer neue Materialien werden entwickelt und ermutigen zu immer sparsameren und filigraneren Formen. So besetzt sich das Land mit einer wachsenden Reihe von zweckhaft einfachen dynamisch gespannten Gebilden. Was sonst so selten in der Architektur unserer Zeit gelang, die volle Übereinstimmung von Zweck und Form, also — Schönheit und damit auch Harmonie mit der Landschaft — hier scheint mir dies doch erreicht. Die Gründe dafür liegen wohl auf der Hand: Dem modernen Menschen ist alles schwierig, was mit Bleibe und stabiler Repräsentation zusammenhängt. Nur in der Bewegung ist er mit sich selbst ganz identisch. Wo er unterwegs ist, also auf Straßen und Brücken, da leuchtet er sich selbst am besten ein.

Was an Brückenbau in wenigen Jahren hierzulande geleistet wurde, kann am deutlichsten durch einige Zahlen illustriert werden. Seit 25 Jahren sind für Autobahnen 180, für Bundesstraßen 550, für Landes- und Bezirksstraßen fast 1000, für Gemeinde- und Ortschaftswege über 700 Brücken errichtet worden. Mehr als 7300 Brücken überqueren in Oberösterreich Ströme, Flüsse, Bäche — nicht zu vergessen auch Straßen und Autobahnen. Über den Autobahnen ist ja ein neuer Typus von Brücken entstanden. Sie überqueren nicht, wie andere Brücken, ein natürliches Hindernis, einen Wasserlauf, eine Schlucht, sondern den vom Menschen künstlich angelegten Kanal seines eigenen Verkehrs. Hier setzt in Raum- und Landschaftsgestaltung eine neue Etappe ein: Der Verkehrsweg verläßt das gegebene Terrain, erhebt sich darüber, wirft gewölbte Stränge aus, verästelt sich, bildet Kleeblätter und Kleeblattsysteme. Hier stempelt homo faber seine riesigen Monogramme in die Landschaft: befahrbare Ornamente.

Ein solcher gigantischer Entwurf ist zur Zeit in der Bannmeile von Linz neue Wirklichkeit geworden. Gemeint ist die neue Donaubrücke

im Nordosten der Stadt; eine überraschend kühne, konzentrierte und konsequente Konzeption. Fast alle tragenden Kräfte sind in dem einzigen 70 m hohen Pylon gebündelt. Von dem einzigen in das Flußbett gesetzten Pfeiler wird die Konstruktion in freier Stützweite über 215 m geführt. Das Bild dieser Schrägseilbrücke bestimmt nun das Panorama von Linz. Wie sich in einer Chiffre viele Tatbestände zusammenziehen lassen, so drückt sich in dieser Erscheinung ein ganzes Zeitalter aus: die plumpe Materialität der Technik ist überwunden. Heute wird höchstmögliche Stabilität im Gewand der Leichtigkeit, ja des Schwebezustands dargeboten.

Wir bewundern dieses Werk, wie wir schon manches Werk der Brückenbaukunst in unserem Land zu bewundern haben ... Vielleicht werden wir — trotzdem — dann und wann auf einer Wanderung, auf einem Spaziergang Ausschau halten nach einer der alten Holzbrücken, vergessen und übriggeblieben aus längst vergangener Zeit. Oder wir werden — ein andermal — auf eine Fähre stoßen und uns freuen, Übergesetzt zu werden an ein anderes Ufer — es ist schön, sich hinübertragen zu lassen auf schwimmenden Planken, da ist das Wasser noch nah, man hört es rauschen und gurgeln und hört vielleicht sogar noch das dumpfe Malmen der Steine auf dem Grund ... Freilich: die alten Fähren sind es nicht mehr, die wenigen, die heute noch in Betrieb sind, von ihnen lesen wir wohl nur mehr in historischen Romanen, in Märchen und Balladen. Längst verhallt ist der Ruf: „Hol über!“ — längst verschwunden die sagenumwobene Gestalt des Fergen.

Die neue Zeit setzt neue Schwerpunkte, sie stattet die Welt mit neuen Bildern aus, die vermutlich ihrerseits von künftigen Generationen als poetisch empfunden werden mögen.

Linzer Brücken

Nachrichten, Politik, S.4
Do, 14. Dez. 1972

LEXIKON des Tages

Linzer Brücken

~~Die Linzer~~ Die Linzer die Erlaubnis, eine Brücke über die Donau zu schlagen. Den Bewohnern Urfahrs paßte das gar nicht, weil sie meist als Schiffer von der Oberfuhr gelebt hatten. Doch die Linzer behielten die Oberhand. Die damals erbaute Holzbrücke wurde im Jahre 1820 erneuert und stürzte 48 Jahre später ein. Zwischen 1870 und 1872 wurde ein eiserner Donauübergang errichtet. 1897 war Baubeginn für die Eisenbahnbrücke. Nach dem Einmarsch Hitlers wurde die „neue Brücke“, die Nibelungenbrücke, in Angriff genommen, die 1940 vollendet wurde. Die Gesamtlänge beträgt 330 Meter, die Breite 28,9 Meter. Diese beiden Bauwerke waren aber dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen, so daß man sich zu einem Neubau entschloß, der am 29. September 1969 begonnen wurde. Die zweite Donaustraßenbrücke ist 407 Meter lang und verfügt über eine Gesamtbreite von 34,8 Meter. Sie weist mit 215 Metern die größte Öffnung (vom Flußpfeiler zum Linzer Widerlager) auf, die in Österreich je bei einer Brücke gebaut wurde. Voraussichtliche Kosten: 258 Millionen Schilling.

Oö. Nachrichten, S. 14
FR, 12. Dez. 1969

Verkehr setzt Linzer Brücken zu Reparaturen teurer als erwartet

LINZ (ÖÖN-mb). Die Erhaltung und der Linzer Brücken läßt die Stadt tiefer ins Portemonnaie greifen, als es sich die Finanzfachleute ausgerechnet hatten. Eine Erhöhung des Konsums für notwendige Brückenreparaturen von 700.000 auf 860.000 Schilling wurde gestern im Gemeinderat genehmigt.

Wie sich herausstellte, verlangte die Behebung der Schäden auf der Nibelungenbrücke, insbesondere die jener Fahrrad- und Mopedfahrer,

die entgegen den Vorschriften ihre Fahrzeuge nicht schieben, sondern die Brücke befahren.

Der Grundsatzbeschluss von 1965 über die Umfahrung Dornach wurde gestern dahingehend abgeändert, daß für die Baukosten ein Mehrbetrag von 260.000 Schilling genehmigt wurde, der durch Straßenausbesserungen und die Einbeziehung der Hochschulzufahrt in das Baulos gerechtfertigt ist.

Außerdem konnte nach zähen Verhandlungen mit dem Bund der Kosten-Aufteilungsschlüssel für das Baulos von 50:50 auf 82,7:17,3 zugunsten der Stadt Linz abgeändert werden.

Schließlich beschloß der Gemeindevorstand, die Kosten der

rat über die Weihnachtsbeihilfe der städtischen Bediensteten, die mit 150 Schilling für den einzelnen Dienstnehmer und denselben Betrag für die Ehefrau und jedes Kind einstmig Genehmigung fand.

Linzer Eisenbahnbrücke



**LAND
OBERÖSTERREICH**

[THEMEN] [POLITIK] [VERWALTUNG] [E-GOVERNMENT]

[Aktuell] [Bürgerservice] [Unser Land]

Schnellsuche...

[ERWEITERTE SUCHE]

GRÖSSE UND KONTRAST

+ - A A

UNSER LAND

Landessymbole

Landesgeschichte

Von der Steinzeit bis zur Gegenwart

Literatur

Chronik

Personen

Gemeinden

Geographie

Zahlen und Fakten

Urlaub in Oberösterreich

Homepage > Unser Land > Landesgeschichte > Chronik > 1900

1900

1.Jänner

6.Jänner

17.Jänner

28.Jänner

17.Februar

21.Februar

25.Februar

1.März

25.März

30.März

5.Mai

24.Mai

26.Mai

30.Mai

8.Juni

22.Juli

1.August

September

24.Oktober

29.Oktober

6.November

14.November

Erste Veröffentlichung einer gesamtösterreichischen Fremdenverkehrsstatistik. Oberösterreich scheint mit 139 Fremdenverkehrsorten, 728 Beherbergungsbetrieben, mit 11.545 Betten und 15.150 Betten in Privathäusern auf.

Erstes Erscheinen der sozialdemokratischen Wochenzeitung "Volksfreund" in Steyr (bis 1909)

Enrica von Handel-Mazzetti veröffentlicht ihren ersten Roman "Meinrad Helmpersgers denkwürdiges Jahr".

Bahrs Stelzhamer-Drama "Der Franzl". Bahrs Lustspiel "Wienerinnen"

In Oberösterreich gibt es 511 Volksschulen und 12 Bürgerschulen (heute: Hauptschulen).

Kronen-Währung wird ausschließlich gesetzliche Landeswährung

Erstes Erscheinen der katholisch-konservativen Wochenzeitung "Ischler Zeitung" (bis 1902)

Errichtung einer automatischen Zentral-Feuermeldeanlage mit 30 öffentlichen Automaten in Linz

Ausstellung von Webereierzeugnissen des Vereins zur Förderung der nicht fabrikmäßig betriebenen Weberei des oberen Mühlviertels in Linz

Der Gründungsobmann des Katholischen Volksvereins Heinrich Graf Brandis (79) in Wien gestorben

Der Gemeinderatsbeschluss über die Benennung einer Bismarckstraße in Linz stößt auf Begeisterung und Widerstand.

Grundsatzbeschluss über den Bau der Pyhrnbahn

Erstes Erscheinen des Organs der deutschen Fortschrittspartei in Oberösterreich, der Wochenzeitung "Steyrer Tagblatt" (bis 1943)

Der langjährige Landeshauptmann von Oberösterreich, Dr. Moriz Ritter von Eigner (78), gestorben

Ludwig Hatschek meldet eine Erfindung an, die unter dem Namen "Eternit" ein Weiterfolg wurde.

Der Landtagsabgeordnete Dr. Mayr fordert im Landtag die Errichtung eines Oberlandesgerichts in Linz, das wohl 1848 errichtet, aber 1854 mit dem Wiener vereinigt wurde.

Im Schloss Hartheim wird eine Pflegestätte für behinderte Menschen eingerichtet

Der Linzer Gemeinderat beschließt die Errichtung eines städtischen Archivs, auch soll eine Stadtgeschichte erstellt werden.

Der Stiftsdechant von Reichersberg und Historiker Konrad Meindl zum Propst von Reichersberg gewählt

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Bau des Schifffahrtskanals Donau-Moldau durch Ingenieur Waldvogel

Der frühere kaiserliche Statthalter von Oberösterreich, Philipp Freiherr von Weber-Ebenhof (82), in Linz gestorben

Der Schüler der allgemeinen Malschule der Akademie der bildenden Künste in Wien, Wilhelm Dachauer aus Ried, erhält vom Professorenkollegium den Professorenpreis verliehen.

Eröffnung des Neubaus der Staatsbahndirektion Linz

In Gmunden entsteht das erste Brahmuseum der Welt.

Bischof Doppelbauer weiht die Anstalt für Behinderte in Schloss Hartheim ein.

Erste Generalversammlung der Genossenschaftlichen Zentralkasse

Eröffnung des Kreisgerichtsgebäudes Wels

Eröffnung der Eisenbahnbrücke Linz-Urfahr

Neue Broschüre



Geschichtsorte Oberösterreichs - Eine Auswahl markanter Orte der Landesgeschichte
Broschüre "Geschichtsorte Oberösterreichs"



Linzer Eisenbahnbrücke



Lage: Linz, Linke und Rechte Brückenstraße

Beschreibung:

Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Donau.

Entwurf und Ausführung: Anton Birò (k.k. Hofschlosser), 1900

„Eine der letzten eisernen Fachwerk-Spannbrücken (mit zwei Strompfeilern) über die Donau" (Achleitner, 1980).

„Diese Art der genieteten Eisenschwergewerk-Konstruktion gibt es kaum mehr in Österreich. Die Bedeutung der Eisenbahnbrücke sei unbestritten." (Richard Wittasek, Leiter der Abteilung Technische Denkmale im Bundesdenkmalamt; Zitat aus OÖN, 02.12.2009)

Gefährdung: Hoch

Durch jahrelange Vernachlässigung ist die denkmalgeschützte Brücke in einem äußerst schlechten Zustand. Ein Zwischengutachten der TU-Wien vom Dezember 2009 bescheinigt dies. Bis 2012 soll die Brücke noch in Betrieb bleiben, danach droht der Totalabriss.

Quelle:

Oberösterreichische Nachrichten, 02.12.2009 und 24.12.2009

Kronenzeitung, 02.12.2009

Eingestellt am:

25.01.2010

Zuletzt aktualisiert am:

25.01.2010

Sie sind hier: [Startseite](#) > [Kultur](#) > [Kunst und Kultur in Linz](#) > [Denkmäler](#) > [Kategorien](#) > [Brücken](#) > Eisenbahnbrücke

Eisenbahnbrücke

BRÜCKEN

Standort: Eisenbahnbrücke, Altstadtviertel
Stadtteil: Linz Zentrum
Datierung: 1900

[Standort im Stadtplan](#)



Eiserne Fachwerk-Spannbrücke mit zwei Strompfeilern, eine seltene Kombination von Eisenbahn- und Straßenbrücke (bei Stromkilometer 2133,83). Diese Fachwerkträgerbrücke besteht aus sieben Brückenöffnungen, nämlich drei Vorlandbrücken in Urfahr von je 35 m, drei Stromöffnungen mit je 81,40m und einer Vorlandbrücke in Linz 25,30m. Die Fahrbahnbreite beträgt nur 5,50 m, in der Mitte der Fahrbahn liegen die Geleise der Bundesbahn. Zwei Gehsteige mit je 1,50 m Breite sind außen am Tragwerk montiert, seit 1992 auch Beleuchtungskörper. Die alte Fahrbahnkonstruktion wurde 1957 durch eine Stahlbetonplatte ersetzt. 1982 nach einjähriger Sperre und Instandsetzung wieder eröffnet.

Geschichte

Nach dem Bau der Mülhkreisbahn 1888 gab es bald Bestrebungen, einen Anschluss an das übrige Eisenbahnnetz herzustellen. Von 1897 bis 1900 wurde die so genannte "Neue Brücke", eine Eisenbahn- und Straßenbrücke, entworfen vom k.k. Hofschlosser Anton Biró von der Wiener Firma E. Gärtner errichtet.

Quelle: Österreichische Kunsttopographie, Band LV Die profanen Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Linz, III. Teil. Herausgegeben vom Bundesdenkmalamt, Abteilung für Inventarisierung und Denkmalforschung.

- [Denkmäler nach Kategorie](#)
- [Denkmäler in den Stadtteilen](#)

Eisenbahnbrücke (Linz)

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **Eisenbahnbrücke** ist eine der drei Linzer Brücken über die Donau beim Stromkilometer 2133,90. Sie ist Teil der Verbindungsbahn zwischen der Mühlkreisbahn und der Westbahn. Trotz ihres Namens dient sie hauptsächlich dem Autoverkehr und wird nur während einer Zugquerung kurzfristig für den Autoverkehr gesperrt.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Bauwerk
- 2 Zukunft
- 3 Einzelnachweise
- 4 Weblinks



ÖBB 2016 auf der Linzer Eisenbahnbrücke

Bauwerk

Die Eisenbahnbrücke wurde zwischen 1897 und 1900 um 1,2 Millionen Kronen erbaut^[1] und am 14. November 1900 eröffnet.^[2] Geplant und erbaut wurde sie von k.k. priv. Hofschlosser Anton Biró, einem der beiden späteren Partner von Waagner-Biro.^[3]

Die Brücke war von Anfang an für eine gemeinsame Nutzung von Eisenbahn und Individualverkehr geplant^[4] und war als Ergänzung zu einer bereits vorhandenen Eisenbrücke über die Donau vorgesehen.^[5] Eine weitere Besonderheit ist die Bauweise als genietete Eisenkonstruktion, wie sie in Österreich kaum noch erhalten sind.^[6] Sie hat eine Länge von 375 Meter und besteht aus drei bogenförmigen Fachwerkteilen, die von zwei im Flussbett stehenden gemauerten Pfeilern getragen werden. Die Fachwerkteile, die von dort jeweils zum Ufer führen sind parallele Fachwerkbauten.

Die Brücke, die den Zweiten Weltkrieg unbeschadet überstand, wurde praktisch zwei Mal unter Denkmalschutz gestellt. Durch die Umstrukturierung der ÖBB im Jahr 1994 verlor die Brücke das erste Mal den Schutz, der sich vorher als öffentliches Eigentum automatisch ergab. Erst im Jahr 2002 wurde das Denkmalamt durch Überlegungen von Änderungen seitens der ÖBB darauf aufmerksam.^[7]



Die Linzer Eisenbahnbrücke, Blick Richtung Osten (flussabwärts)

Eisenbahnbrücke

Stvo Parkplatz

Nie mehr Ärger mit Falschparkern!
Jetzt einfach online Anzeigen.
www.FalschParker.at/Gratisanzeige

Günstige Hotels in Linz

Sonderangebote auf Hotels
Vergleichen! Sparen Sie bis zu 40%
Hotel-Linz.locomotour.de

Baugrund nahe Linz (43°

ruhige Lage, Alpenblick 10
voll aufgeschlossen
www.ec-live.com

Gc

Aus LinzWiki

Die **Eisenbahnbrücke** ist ein Eisenbahn- und Straßenbrücke in Linz. Sie ist die mittlere der derzeit drei Linzer Donaubrücken und verbindet die Rechte Brückenstraße südlich der Donau mit der Linken Brückenstraße nördlich der Donau. Sie wird von etwa 20.000 Fahrzeugen jeden Tag befahren^[1].

Die Brücke besteht aus drei Gitterträgern und wird von mehreren Pfeilern getragen, zwei davon in der Donau.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Geschichte
 - 1.1 Sanierungsbedarf
- 2 Verkehr
- 3 Bilder
- 4 Einzelnachweise
- 5 Weblinks



Eisenbahnbrücke bei Tag

Geschichte

Die Brücke wurde am 14. November 1900 eröffnet und ist damit von der Bausubstanz die älteste der Linzer Donaubrücken.

Sanierungsbedarf

Im Herbst 2009 wurde bekannt, dass die Brücke akut sanierungsbedürftig ist^{[2][3]}. Mittels notdürftiger Reparaturen soll der Betrieb vorerst bis Ende 2012 gesichert werden. Bis dahin muss entschieden sein, ob die Brücke generalsaniert oder neu errichtet wird. Da die Brücke auch für die zukünftige Nutzung als Straßenbahnbrücke oder City-S-Bahn-Brücke vorgesehen ist, drängt die Entscheidung um so mehr.



Die Brücke dient prinzipiell der Eisenbahn, vor allem der Versorgung der Mühlkreisbahn. Zu diesen Zweck wird die Brücke aber nur wenige Male in der Woche benötigt, was eine zusätzliche Nutzung durch den Straßenverkehr erlaubt.

Individualverkehr

Die Brücke kann auch von Fahrzeugen benutzt werden, wenn sie nicht gerade für eine

Zugüberfahrt gesperrt ist. 15.000^[4] bis 20.000^[1] (je nach Quelle) Fahrzeuge benutzen die Brücke so täglich.

Bus

Auch zwei Buslinien der Linz Linien (Linie 12 und Linie 25) nutzen die Brücke zur Querung der Donau. Diese beiden sind, neben der nur in der Früh verkehrenden Schnellbuslinie 77, die einzigen Buslinien der Linz AG, die die Donau queren.

Fußgänger und Radfahrer

Für Fußgänger und Radfahrer befinden sich Wege an den Außenseiten der Brücke.



Eisenbahnbrücke bei Nacht
© Markus Löberbauer

Bilder



Die Eisenbahnbrücke
(und dahinter die
VÖEST-Brücke) vom
Freinberg aus gesehen

Einzelnachweise

1. ↑ ^{1,0 1,1} <http://ooe.orf.at/stories/299639/>
2. ↑ <http://ooe.orf.at/stories/406779/>
3. ↑ http://www.linz.at/presse/2009/200912_49157.asp

4. ↑ http://www.linz.at/presse/2009/200912_49157.asp

Weblinks

- 360°-Foto von der Brücke (<http://www.foto360.at/eisenbahnbruecke,522>)

Von „<http://www.linzwiki.at/wiki/Eisenbahnbr%C3%BCcke>“

[Google-Anzeigen](#)

[Linz](#)

[Hotel Linz Austria](#)

[4 Sterne Linz](#)

[Go to Linz](#)

[New](#)

Kategorien: [Brücke](#) | [Eisenbahn](#) | [Heilham](#) | [Hafenviertel](#) | [Rathausviertel](#)

- Diese Seite wurde zuletzt am 14. Mai 2010 um 17:27 Uhr geändert.
- Inhalt ist verfügbar unter der Attribution-Share Alike 3.0 Unported.

05.08.2002 LINZ - STADT (Pol. Bez.)

Überraschender Denkmalschutz für Eisenbahnbrücke in Linz bereitet den Verkehrsplanern Sorgen

Völlig überraschend hat das Bundesdenkmalamt für die heuer 102 Jahre alte Eisenbahnbrücke in Linz ein Denkmalschutzverfahren eingeleitet. Dies könnte aber das schon seit Jahren angedachte Projekt City-S-Bahn gefährden. Kritisiert wurde, warum die Zuständigen erst jetzt an eine Unterschutzstellung dachten. Man habe geglaubt, dass die Brücke als öffentliches Eigentum ohnedies denkmalgeschützt sei, sagen Zuständige (§2, pro forma Denkmalschutz). Sie haben geirrt. Denn durch die ÖBB-Umstrukturierung hat Anfang 1994 der quasi automatische Denkmalschutz für das Bauwerk aufgehört zu existieren. Jetzt zeichnen sich drei Lösungen ab: die Brücke gut 700 Meter stromauf zum Brucknerhaus zu verlegen und nur noch für Fußgeher- und Radfahrer zur Verfügung stellen und am alten Standort neu bauen; die alte Brücke zerteilen und in der Mitte neu bauen; an die bestehende Brücke Fahrbahnen andocken. Bis Jahresende werden Land, Stadt, ÖBB und Denkmalamt diese Varianten untersuchen und Kostenschätzungen vorlegen. "Das Denkmalschutzverfahren wird vorläufig unterbrochen. Veränderungen an der Brücke sind von uns aus möglich. Ich kann mir vorstellen, dass eine technisch und ästhetisch befriedigende Lösung zu finden ist", sagt Landeskonservator Wilfried Lipp. Aber mit ihren 375 Metern ist sie eine besonders lange Fachwerkbrücke. Lipp: "Solche Brücken gibt es nur noch wenige, an der Donau in Steyregg und in Krems/Mautern." Doch während die anderen im Zweiten Weltkrieg beschädigt und dann erst wiederaufgebaut wurden, ist die Linzer Brücke die letzte an der österreichischen Donau original erhaltene Stahlfachwerkbrücke. (Quelle: 2002: ÖÖN, 23.04, 05.03.; Krone: 11.04.)

Die Linzer Donaubrücken

Festschrift
zur Fertigstellung und Weihe
der zweiten Linzer Donaubrücke
im Dezember 1972.

Herausgeber:
Oberösterreichische Landesregierung.
Mit der Durchführung beauftragt
ein Redaktionsausschuß des Amtes
der oberösterreichischen Landesregierung,
oberösterreichische Landesbaudirektion
und Abteilung Presse, unter Leitung von
Landeshauptmann Dr. Erwin Wenzl.

Offset-Reproduktionen:
W. Rudolph, Wels.

Technische Gesamtherstellung:
Oberösterreichischer Landesverlag Linz.

Gesamtredaktion:
w. Hofrat Dr. Otto Wutzel

Technische Beratung:
Landesbaudirektor w. Hofrat
Dipl.-Ing. Josef Alchhorn,
w. Hofrat Dipl.-Ing. Karl Mittermayr,
Regierungs-Oberbaurat
Dipl.-Ing. Otto Schimetta.

Graphische Gestaltung:
Herbert Friedl und Peter Ratzenböck

Aufnahmen:
Max Eiersebner, Kurt Haase, Photo Meyer,
Franz Michalek, Lichtbildstelle „Alpenland“
Wien, Österreichische Nationalbibliothek
Bild-Archiv, Heeresgeschichtliches Museum
Wien, Staatliche Graphische Sammlung
München, Museen der Stadt Nürnberg,
Staatliche Museen Berlin

III 1004 b
OÖ. LANDESMUSEUM
BIBLIOTHEK

5

*Technisch-geschichtliche
Entwicklung
des Donaubrückenbaues
im Raume Linz*

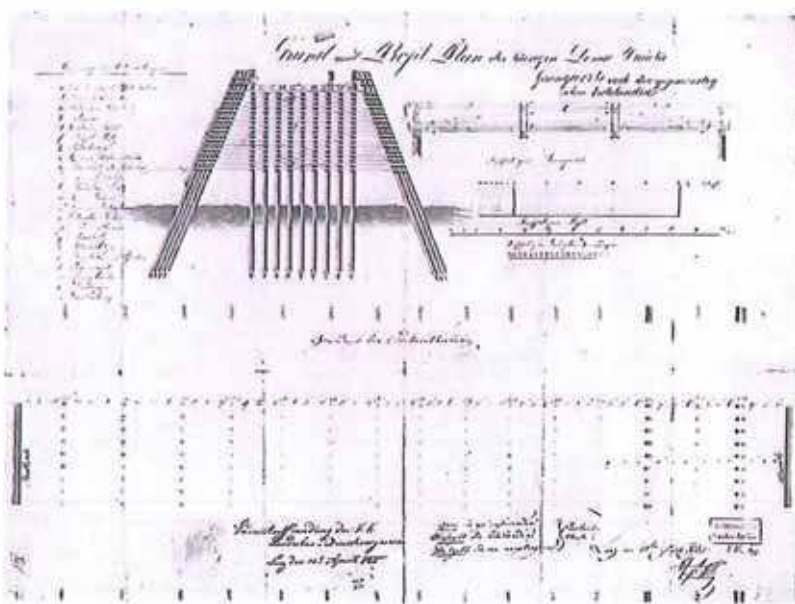
Dipl.-Ing. Josef Aichhorn

Brücken als Verkehrsverbindungen über natürliche Hindernisse werden gebaut, seitdem es menschliche Kultur gibt. Angefangen vom an Ort und Stelle gefällten Baum, der die Überquerung von Bächen trockenen Fußes erlaubte, über die schwankenden Lianen-Hängebrücken in den Urwäldern vergangener und neuerer Zeiten, über die filigranen, meist aus Holz gebauten Brücken des chinesischen Reiches und den Bau massiver Brücken des islamischen, römischen und anderer Reiche im Altertum führt der Weg über das im Brückenbau wenig hervortretende Mittelalter zu der rasanten Brückenbauentwicklung der neuen und neuesten Zeit.

Die Donau war in früherer Zeit für einen festen Übergang zu tief und der Strom zu reißend. Überfahren bildeten daher die ersten Übergänge. Da sich im Altertum die Hauptrichtung der Verkehrswege aus dem Salzkammergut ins Moldaunland Böhmen und an die Ostsee der Traun und Krems entlang entwickelte, dürften die frühesten Donauübergänge im Linzer Raum in der Nähe der Traunmündung gelegen sein. Hier entstand auch die damit zusammenhängende vor- und frühgeschichtliche Siedlung bei St. Peter-Zitzlau, die durch Gräberfunde bekannt geworden ist.

Benedikt Pillwein schreibt in seinem Buch „Geschichte der Stadt Linz“, herausgegeben 1824, daß alten Chroniken zufolge die erste Linzer Brücke im Jahre 1106 über den Donaustrom geschlagen wurde, diese aber durch Wassergüsse und Eisschollen bald wieder weggerissen worden sei. Bevor die ersten, dauerhaften Brücken gebaut wurden, gab es bereits lange Zeit Überfahren. Die erste urkundlich belegte Überfuhr im Raume Linz aus dem Jahre 1288 laget was donauaufwärts der jetzigen Nibelungenbrücke zwischen dem Steinmetzplatzl in Urfahr und dem oberen Wassertor.

Grund und Profil Plan der hiesigen
Donaubrücke... k. k. Landesbau-Direction
14. April 1825.
OÖ. Landesarchiv.
Karten- und Plänesammlung.



Die „hölzernen“ Donaubrücken

Über den ersten festen, dauerhaften Donauübergang, eine Holzbrücke, sind viele Schriftstücke und Zeichnungen vorhanden. Von der Kaiserlichen Statthalterschaft von Wien wird Kaiser Maximilian berichtet, daß „am Montag vor St. Sebastian des Jahres 1497 eine Abordnung aus Linz vorgestellt hat, daß für das ganze Land, für Handel und Gewerbe nirgend nützlicher eine Brücke zu erbauen ist, als zu Linz.“

Bereits am 3. März des gleichen Jahres gibt Kaiser Maximilian dem Linzer Bürgermeister die Erlaubnis, eine Jochbrücke zu erbauen. Wann diese Holzbrücke nun tatsächlich gebaut wurde, ist nicht genau feststellbar. Nach einer Urkunde muß sie schon 1501 bestanden haben.

Daß sehr bald, wie auch heute noch, Sorgen um die Erhaltung der Linzer Brücken bestanden, geht aus einem Schriftstück vom 30. April 1605 hervor. In diesem weist Erzherzog Mathias der Stadt Linz aus den Amtsgefällen des Vizedoms 200 Gulden Rheinisch zur Brückenausbesserung auf „fürgebrachts Supplicien umb gnedigste bewilligung einer hülf zum Wasser Pollwerckh In gnedigster erwägung des zum Schloß heraus geworfene Schütt demselben Wasser Pollwerckh zimlichen schaden zugefügt und dasselbe zu erheben die notturfft unumbgänglich erfordere und auch durch solche bessere verbolwerckung des nahet darbey stehende Schloß Thurn noch mehr versichert und befestigt wurde“ an.

Diese Holzbrücke bestand bis zum Jahre 1872. In der ursprünglichen Ausführung hatte sie 21 Joch. Der Abstand der Joch dürfte rund 12 m, die Breite der Brücke etwa 2 bis 3 m betragen haben. Als eigentliche Tragkonstruktion wurden einfache Rundholzbalken, später parallel besäumte Rundhölzer (Ensbäume), die auf den Jochen auflagen, verwendet. Auf diesen lagen quer zur Fahrtrichtung als „Brückenstreu“ Mann an Mann gelegte Rundhölzer, später Holzbohlen, die durch die seitlich gleichzeitig als Fahrbahnbegrenzung verwen-

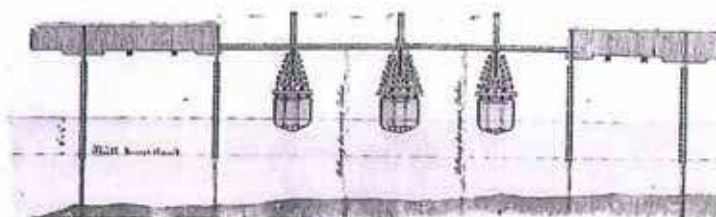
Abbildung 6

Grund und Profil Plan A eines Theils
der Linzer Donaubrücke zur Darstellung der
eingestürzten 2 Joche... k. k. Bezirksbauamt
Linz am 25. Mai 1868.
ÖÖ. Landesarchiv,
Karten- und Plänesammlung.

Grund und Profil Plan A. eines Theils der Linzer Donaubrücke zur Darstellung der eingestürzten 2 Joche



Schweinsche Überbrückung



deten Saumbalken niedergehalten wurden. Bei
späteren Neubauten der Holzbrücke wurden
statt der Ensbäume hölzerne Trapez-Spreng-
werke mit Unterzügen verwendet. Die Joche
bestanden in der ersten Ausführung aus senk-
rechten und stromauf wie stromab je einem
schrägen Holzpiloten. Später wurden die Pi-
loten der Joche, zur Erhöhung der Standfestig-
keit, fächerförmig aufgeteilt und insbesondere
stromaufwärts, mehrfach Mann an Mann lie-
gend, mit größerer Schräge und mit einem
Strömungsschutz versehen, angeordnet.
Die Herstellung der Brücke erfolgte, entspre-
chend den damals vorhandenen Geräten —
von Maschinen kann ja kaum gesprochen wer-
den —, recht mühsam, sozusagen von Hand

aus. Der Zimmermann war der wichtigste
Handwerker. Die Piloten aus Eiche, Lärche
oder Fichte wurden meistens mit einer Hand-
ramme von einer Platte aus in den Schotter-
boden gerammt. Die Handramme bestand aus
einem schweren Holzklotz, später aus einem
runden Eisenstück, dem Hojer, der, mit Halte-
stangen oder Haltegriffen versehen, meistens
von vier Mann bedient wurde. Um einen glei-
chen Rhythmus beim Anheben des Klotzes zu
erreichen, und auch um der Langeweile ent-
gegenzuwirken, wurden hierbei oft recht saß-
lige, derbe Sprüche dazugesagt oder -gesun-
gen. Ein Spruch, der sich bis in die letzte Zeit
erhalten hat, ist zum Beispiel: „S'Schlögl-
Lied“:

Z'erst hama se'
de Piloten g'splitzt
und dabel
recht sakrisch g'schwitzt!

Hoch auf
und nu ans drauff!
Den zweiten hoch!
Den dritten noch!

Er muß hinein
durch Sand und Stein
durch Stein und Sand
für's Vaterland!

Dort schaut a Herr,
i wo es scho wer,
der zahlt' a Bier
jo, mir und dir!

Dan hama se'
in Hoja g'richt
des Trum, des hot
a sakrisch's G'wicht!

Entsprechend der Herstellungsart waren diese Brücken wenig widerstandsfähig, vor allem anfällig gegen Hochwasser und Eisstoß, aber auch gegen Feindeinwirkung bei Kriegen. Sie wurden daher oftmals weggerissen oder abgebrannt. Nach einer alten Chronik gab es in Linz zwischen 1740 und 1760, also innerhalb von zwanzig Jahren, 22 Brückenbeschädigungen, darunter wiederholte Zerstörungen *nullo relicto* (ohne Überrest). Um einen raschen Wiederaufbau zu ermöglichen, waren vielfach die wichtigsten Konstruktionselemente in Bereitschaft gelagert.

Brückenneubauten erfolgten unter anderem auch 1820 und 1830, wobei die Zahl der Joche auf 15 bzw. 13 vermindert wurde. Im ersten Fall konnte bereits ein einseitiger, im letzteren erstmals beidseitige Gehsteige angeordnet werden.

Interessant ist, daß diese Brücken in der Nacht mittels Gatter gesperrt wurden. Zeitweise konnte diese Sperre auch mit einer Zugbrücke bewerkstelligt werden.

Im Jahre 1843 bestand der Plan zur Errichtung einer Kettenbrücke. Die damaligen Überlegungen sind insofern interessant, als sie schon vor rund 130 Jahren die Aspekte einer modernen, verkehrsgerechten Lösung sowohl für den Verkehr auf der Straße, als auch auf der Donau berücksichtigten. Die Brücke sollte nur mehr zwei Strompfeiler haben, wie die heutige Nibelungenbrücke, die 1940 errichtet worden ist.

Im Jahre 1868 vernichtete ein Schiffsunglück einen Teil der Holzbrücke. Zu diesem Zeitpunkt bahnte sich eine sprunghaft ansteigende Verkehrsentwicklung an. Unter anderem gab es damals schon die Eisenbahn und eine Motorschiffahrt, die mit Dampftrieb arbeitete. Weiters kündigten sich die ersten motorgetriebenen Straßenfahrzeuge an. All dies verlangte eine Brückenkonstruktion, die bei erheblich größerer Stützweite eine wesentlich höhere Tragfähigkeit besaß. Dies war nun mit Holz nicht mehr zu erreichen und so kam es zur Errichtung der ersten eisernen Donaubrücke in Linz.

Die „eiserne“ Brücke

Der Rohstoff Eisen war zu der damaligen Zeit (1870–1872) noch sehr kostspielig. Die Herstellung erfolgte im allgemeinen nach dem „Bessemer-Verfahren“, das heißt, das Roheisen wurde in einem mit Schamotte ausgekleideten birnenförmigen Behälter, eben der Bessemer Birne, geschmolzen. Der Schmelzvorgang war noch recht dürftig und die Mengen, die in einem Durchgang gewonnen wurden, relativ klein. Das Produkt wurde als „Schweißisen“ bezeichnet. Das Material war, da noch stark verunreinigt und mit hohem Kohlenstoffgehalt behaftet, sprödebrüchig.

Wegen der hohen Materialkosten entwickelte sich jene Konstruktionsform, bei der man mit dem geringsten Materialaufwand eine möglichst große Konstruktionshöhe (statische Höhe) und somit große Stützweiten erreichen konnte. Der Fachwerkträger, im Falle der Linzer Donaubrücke der Gitterfachwerkträger, wurde geboren. Damit konnte die Zahl der Stützen auf vier vermindert und die Weite zwischen den Unterstützungen auf 50 m vergrößert werden und dies bei wesentlich größeren Verkehrslasten, wie sie z. B. die Straßenbahn darstellte. Wegen der großen Konstruktionshöhe konnte man nicht mehr die Fahrbahn auf die Tragkonstruktion auflegen, sondern diese wurde zwischen die Hauptträger möglichst tief unten angeordnet, es entstand eine Konstruktion mit „Fahrbahn unten“. Für die Schiffe ergab sich dadurch eine große Durchfahrthöhe unter der Brücke.

Die Verbindung der einzelnen Konstruktionsteile, wie Stäbe, Gurte, Unterzüge usw., erfolgte damals noch mit Nieten. Zur besseren Last-Übertragung wurden Knotenbleche verwendet. Die Beanspruchung der Nieten war ausschließlich auf Abscherung angelegt.

Die Materialqualität entsprach etwa jener der heutigen untersten Klasse.

Die Montage des eisernen Tragwerkes erfolgte damals fast ausschließlich durch Zusammenbau auf einem provisorischen Untergerüst. Erst wenn alle Konstruktionsteile eines Feldes

Abbildung 7

Profilplan zur geplanten Kettenbrücke in Linz ... k. k. Landes-Baudirection 26. Jänner 1843. OÖ. Landesarchiv, Karten- und Plänesammlung.

untereinander verbunden waren, konnte der Träger seine Tragfunktionen erfüllen. Dies erfolgte durch Absenken des Lehrgerüsts. Das Lehrgerüst bestand damals aus Holz. Es wurden viele Holzpiloten (runde Holzstämmen) in gleicher Weise wie vorher bei den Holzbrücken gerammt und zu Holzjochen zusammengefügt. Auf diese wurden in Längsrichtung der Brücke die sogenannten „Überleger“ gelegt und mit Holzbohlen „eingestreut“. Auf dieser Bühne wurde dann die Eisenkonstruktion aufgelegt und montiert.

Neben dem neu geschaffenen Stand des Eisenarbeiters, des Nieters, war also der Zimmerer noch immer ein unentbehrlicher Mann auf der Baustelle. Durch die größeren Stützweiten, die nunmehr überbrückt werden konnten, wurden das Eigengewicht und natürlich auch die Verkehrsbelastung je Brückenfeld immer größer und konnte diese durch Holzjoche nicht mehr recht in den Untergrund abgetragen werden. An die Stelle der Holzjoche traten die steingemauerten Pfeiler. Ihre Her-

stellung erfolgte bei der Linzer Donaubrücke nach dem Prinzip der Taucherglocke schon sehr fortschrittlich mittels Caissons.

Der aus Blech hergestellte Caisson mit dem wasserdichten Mitteldeck hatte eine Länge von rund 17 m und eine Breite von rund 4,5 m. Die Absenkung erfolgte beim ungünstigsten Pfeiler immerhin schon in eine Tiefe von rund 13,5 m unter die Flußsohle. Dies stellte für die damalige Zeit eine sehr beachtliche Leistung dar. Vom Zwischendeck aus wurden die Steinpfeiler aufgemauert.

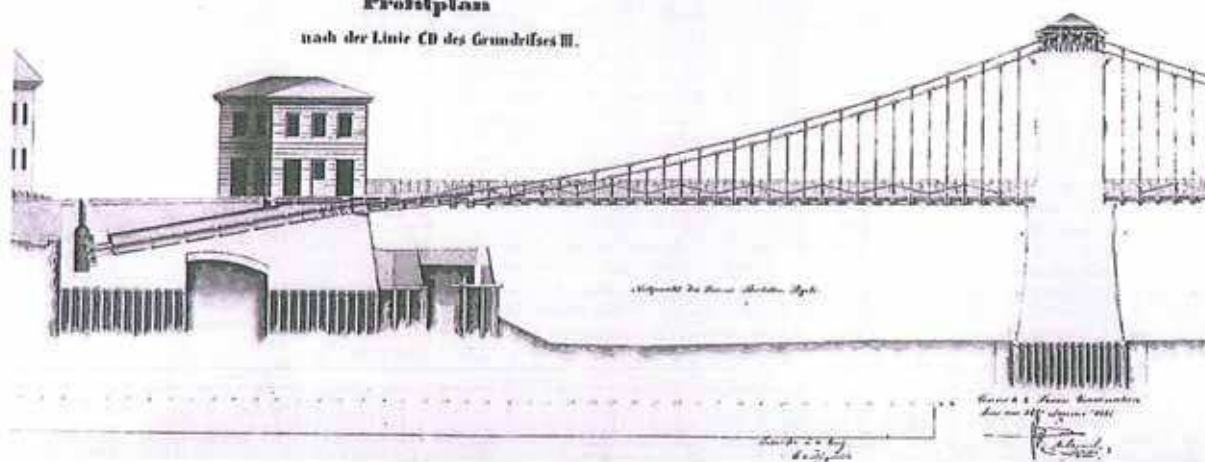
Die lichte Höhe zwischen dem Wasserspiegel bei schiffbarem Wasserstand und der Konstruktionsunterkante des Tragwerks betrug bereits 8,10 m. Hinsichtlich des Tragwerkquerschnittes ist zu sagen, daß die gesamte Breite zwischen den Hauptträgern 9,0 m betrug. Da die beidseitigen Gehsteige je 1,75 m breit waren, blieben für die Fahrbahn lediglich 5,50 Meter über, was von Anfang, noch mehr aber nach der Errichtung der elektrischen Straßenbahn, viel zu gering war.

Interessant ist hier, daß damals die örtlichen Stellen bei der Projektierung auf diesen Umstand in gehöriger Form hingewiesen haben, sie aber bei der zuständigen Obrigkeit, die „weit vom Schuß“ saß, nicht das nötige Verständnis fanden.

Weiters ist zu vermerken, daß auch seinerzeit schon zum Nachweis der Richtigkeit der statischen Berechnung eine Probelastung durchgeführt wurde. Die Tatsache, daß die bei der Probelastung gemessene Durchbiegung (21 mm) nur etwa ein Drittel der vorberechneten betrug, läßt auf eine sehr solide Arbeit schließen.

Profilplan

nach der Linie CD des Grundrisses III.



Die „stählerne“ Brücke (Nibelungenbrücke)

Mit dem Aufbruch eines vermeintlich tausendjährigen Reiches, mit der Erklärung der Stadt Linz zur „Stadt des Führers“ wurden alle Maßstäbe gebrochen. Mit einer übertriebenen Hast schritt man an die Verwirklichung dringender Bauvorhaben.

Für die „eiserne“ Donaubrücke bestand, wie vorher erwähnt, bereits zum Zeitpunkt der Errichtung wegen der geringen Breitenabmessungen ein dringliches Bedürfnis zur Erneuerung. Am 12. März 1938 erfolgte der Einmarsch deutscher Truppen in Linz. Einen Tag darauf wurde bereits der Neubau der Linzer Donaubrücke beschlossen und kurz darauf erhielten die bedeutendsten Architekten und Brückenbauer den Auftrag zur Projektierung der „Nibelungenbrücke“. Im Sommer des gleichen Jahres wurde der Entwurf genehmigt, am 1. Juli der Bauauftrag erteilt und im September mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen. Am 15. Februar des folgenden Jahres (1939) wurde, nach längerem Warten auf einen günstigen Wasserstand, der Senkkasten für einen Strompfeiler eingeschwommen. Im Mai 1940 wurde eine Hälfte der Brücke und Ende 1940, also nach zwei Jahren, bereits die gesamte Brücke für den öffentlichen Verkehr freigegeben.

So rasant wie die Baudurchführung, so monumental, zumindest für die damaligen Verhältnisse, waren die Maße der neuen Brücke. Die Breite zwischen den Geländern beträgt rund 30 m, die lichte Weite der Mittelöffnung — es wurden nur mehr zwei Pfeiler errichtet — 94 m. Die Fahrbahn wurde in Brückenmitte um rund 5,0 m angehoben.

Welche Fortschritte können gegenüber der „eisernen“ Brücke festgestellt werden?

Beginnen wir bei der Gründung: Die Caissons waren nicht mehr aus „Eisen“, sondern aus Stahlbeton, weil diese billiger kamen. Sie wurden nicht mehr an Ort und Stelle errichtet, sondern, weil es die Arbeit erleichterte und die Gesamtbauteile verkürzte, im Winterhafen hergestellt und an die Absenkstelle mit

zwei Schleppschiffen eingeschwommen. Der Pfeileraufbau unterschied sich von jenem im Jahre 1870, von den Größenverhältnissen abgesehen, nicht wesentlich. Die große Mittelöffnung mit 94 m war durch die Schiffsahrt, die inzwischen 1000-Tonnen-Kähne einsetzte, bedingt.

Nun zum Tragwerk: Man wollte von der Brücke aus nach allen Richtungen freie Sicht gewähren. Der Begriff der „Deckbrücke“ oder die Konstruktion mit „Fahrbahn oben“ wurde zu diesem Zeitpunkt modern. Um die Konstruktionshöhe möglichst gering zu halten, die Fahrbahn-Nivellette war ohnehin schon unwahrscheinlich hoch, mußten alle damals bekannten Konstruktionsfinessen, welche in dieser Richtung wirkten, angewendet werden. Eine Massierung des „tragenden“ Querschnittes an den statisch wirksamsten Stellen war anzustreben.

Zur verlässlichen Übertragung der wirkenden Kräfte, aber auch um der guten Architektur eine Bresche zu schlagen, wurden vollwandige Verbindungsstücke zwischen den Massenkonzentrationen, nämlich den Gurten, verwendet; so entstand die Vollwandträgerbrücke. Sieben Hauptträger waren bei der Nibelungenbrücke erforderlich. Die „Masse“ oder das „Material“ des Obergurtes wurde auf die ganze Breite der Brücke verteilt. Neben der statischen Mitwirkung des Obergurtes der Hauptträger wurde damit gleichzeitig die Stützkonstruktion oder die „Schalung“ für die Fahrbahndecke geschaffen. Die Fachleute nannten diesen Teil der Konstruktion, da die Bleche nach oben gewölbt waren, „Buckelbleche“. In späteren Jahren ging man bald wieder von dieser Konstruktionsform ab; sie hatte einige Nachteile. Die Stadt Linz als Eigentümer der Brücke bekam die Reparaturanfälligkeit der Fahrbahndecke und der Isolierung, welche durch die Buckelbleche verursacht wurden, zu spüren. Die Hauptträger wurden aus einzelnen, mehr oder weniger dicken Blechen, beim Untergurt in mehreren Lagen, zusammengeklebt.

Das Material hatte bereits wesentlich höhere Festigkeit als 1870. Das Montieren der Trag-

konstruktion erfolgte durch Anbau von „hinten“ und Vorschleiben (Lancierern) der gesamten Konstruktion auf Rollen, die auf den Pfeilern und auf den Hilfsunterstützungen befestigt waren.

Die „neue“ Brücke (zweite Linzer Donaubrücke)

Wie die „neue“ Brücke konstruiert und montiert wurde, wird an anderer Stelle dieser Broschüre eingehend beschrieben. Hier soll nur auf einige wesentliche Merkmale, welche die konstruktive Entwicklung herausstellt, eingegangen werden.

Durch die Ausbreitung von Linz, die Motorisierung und Verkehrsentwicklung war nun nicht mehr an Stelle der bestehenden Brücke eine neue, sondern an anderer Stelle eine weitere Donaubrücke erforderlich.

Die Nibelungenbrücke wurde seinerzeit so großzügig projektiert, daß sie für den Bereich, für den sie geschaffen wurde, auch heute noch voll und ganz entspricht.

An Grundlagen, bzw. Voraussetzungen für den Bau der neuen Brücke waren gegeben:

1. Die Stadtverbauung, die sich in der Höhenlage an den bisherigen Bestand anpaßte; dies erforderte eine möglichst niedrige Fahrhahnnivellette.

2. Die Pfeilereinbauten im Stromstrich. Aus den verschiedensten Überlegungen, insbesondere im Hinblick auf die gegenwärtige und künftige Schifffahrt, ergab sich eine freie Stützweite im Flußbereich von rund 215 m.

3. Die Konstruktionsunterkante: diese ist mit Rücksicht auf internationale Vereinbarungen für die Donauschifffahrt sehr hoch gelegen. Im Zusammenhang mit Punkt 1. ergab dies die Forderung nach einer möglichst geringen Konstruktionshöhe.

Dies waren die örtlichen Gegebenheiten. Aus Gründen der Ästhetik und Erhaltung des schönen Stadtbildes bzw. der Vermeidung von störenden Einbauten im vorhandenen harmonischen Landschaftsbild wurde bereits in den Ausschreibungsunterlagen die Bemerkung eingefügt, daß bei etwa gleicher Preishöhe jener Entwurf zu bevorzugen ist, der die geringsten störenden Einbauten aufweist.

Auf Grund der letztgenannten Bedingung schiedene reine „Deckbrücken“ praktisch aus.

Die Trägerhöhe hätte bei dieser Konstruktionsart über den Pfeilern etwa 10 m betragen, was wegen der überhöhten Fahrhahnnivellette sehr kostspielige Rampenbauwerke erfordert hätte.

„Fachwerkbrücken“ mußten vom ästhetischen Standpunkt aus abgelehnt werden. In die engere Wahl kamen daher nur Hängebrücken, Bogenbrücken und Schrägseilbrücken. Der letztgenannte Typ würde den aufgezählten Bedingungen, besonders bei einwandiger Ausführung, am besten entsprechen.

Der Typ der Schrägseilbrücken gilt für Stützweiten von etwa 150 bis 400 m als der letzte Stand in der Entwicklung des Brückenbaus. Bei der Ausschreibung wurden daher alle Voraussetzungen geschaffen, damit auch diese Konstruktionsform einwandig angeboten werden konnte. Es war sehr erfreulich, daß sie auch wirtschaftlich mithalten und somit für diese Konstruktionsform der Auftrag erteilt werden konnte.

Was war hier im wesentlichen neu gegenüber der Nibelungenbrücke? Am augenfälligsten die äußere Form. Die Höhe des Balkens als Tragelement wurde durch seine Aufhängung mittels Drahtseilen über einen Stahlpylon wesentlich vermindert, nämlich auf 3 m bei einer Stützweite von 215 m gegenüber 4 m bei der Nibelungenbrücke, die eine Stützweite von nur 100 m hat.

Für die zugbeanspruchten Teile einer Tragkonstruktion ergeben die Drahtseile zufolge der Verwendung von höchstbeanspruchbarem Material die mit Abstand kleinsten Konstruktionsquerschnitte.

Bei der Gründung der Pfeiler und Widerlager gab es keine grundsätzlich neuen Fortschritte. Im Gegenteil, man ging von der Calssongründung wieder auf die „offene“ Baugrube mit Umspundung mittels Stahlspundwänden auf einer provisorischen Inselfüllung zurück. Dies nicht etwa deshalb, weil sie besser, sondern billiger ist.

Eine Neuerung lag im Querschnitt des Flußpfeilers. Er wurde quasi tropfenförmig gestaltet, was bedeutsame strömungstechnische Vorteile bringt.

Neu ist auch die Anwendung der „orthotropen“ Platte für den Obergurt der Hauptträger, die gleichzeitig der Stützung der nur 6 cm dicken Asphaltfahrbahn dient. Unter orthotroper Platte versteht man Flachbleche, die durch ein System feingliedriger Längs- und Querrippen zur Aufnahme gegen senkrecht auf das Blech wirkende Kräfte versteift werden.

Erwähnenswert ist schließlich, daß trotz der größeren Fahrbahnbreite (rund 35 m) nur mehr vier Hauptträger gegenüber sieben bei der Nibelungenbrücke notwendig waren, wobei diese enger zusammengedrückt werden konnten und damit seitlich weit ausladende Obergurte ergeben. Dies bedeutet architektonisch besser wirkende und auch billigere, weil kürzere Pfeiler.

In der Montage ergaben sich ebenfalls neue Gesichtspunkte, die allerdings zum Teil durch das Konstruktionssystem bedingt sind. Statt der Nietung wurde weitgehend die Schweißung angewendet. Bei den Montagestößen wurden als Verbindungsmittel hochfeste Schrauben verwendet. Diese werden nicht mehr auf Abscheren, sondern auf Zug beansprucht. Die Kraftübertragung erfolgt durch Reibung zwischen den Blechen. Die Konstruktionen wurden im „freien“ Vorbau errichtet, das heißt, daß nach der Errichtung eines kurzen Stückes der Tragkonstruktion mittels Hilfsgerüsten die weiteren Teile von einer Seite aus vorne immer wieder angebaut und zur Erhaltung des Gleichgewichtes über den Pylon in die bereits fertige Konstruktion zurückverhängt wurden.

Die zweite Linzer Donaubrücke wurde also nach allen Regeln der modernen Brückenbaukunst mit Berücksichtigung aller bekannten neuen technischen und wissenschaftlichen Erkenntnisse erbaut.

I 6372

Q: J. Nr. 564/1949



6. November 1897.

Erledigung des Einlaufes. Discussion über die Wahl des Maßstabes für Catastralvermessungen, sowie über die Resultate der Einführung des metrischen Maßes in Österreich und Deutschland. Besprechung über zu veranstaltende Excursionen und Vorträge.

13. November 1897.

Vortrag des Herrn Inspectors der k. k. Staatsbahnen *Eduard Kundmann* über »Die Vorgeschichte und Entwicklung des Baues der neuen Donaubrücke bei Linz«.

Der Vortragende weist zunächst bezüglich der Vorgeschichte auf die Protokolle der Tracenrevision und politischen Begehung hin und geht dann zur Entwicklung des Baues über. Die k. k. Bauleitung wurde im Mai 1897 creiert, nachdem schon früher eine Vereinbarung mit der Firma *E. Gaertner* in Wien getroffen worden war, welche am 5. Juni 1897 genehmigt wurde und sich auf die Fundierung und Mauerung der Brücke bezog. Nach dieser Vereinbarung stellen sich die Kosten der Pfeiler- und Widerlagerbauten auf circa 269.000 fl. Mehr- oder Mindertiefen gegen die angenommene Fundierungscote werden per Centimeter berechnet. In den Preisen ist auch eine Entschädigung für Schäden durch Elementar-Ereignisse enthalten, und weist der Vortragende besonders darauf hin, dass solche Bestimmungen in Deutschland sehr streng gehandhabt werden, während in Österreich eine mildere Auffassung besteht. Die Vollendungsfrist für die Aufmauerung der Pfeiler und Widerlager ist mit 5. December 1898 festgesetzt. Der Bauconsens datiert vom 26. April, die Bau-Unternehmung traf am 13. Juni in Linz ein und stand damals nur der ehemalige Pionnierübungsplatz zur Verfügung. Es wurden hierauf Probebohrungen für den rechten Strompfeiler, den rechten Trennungspfeiler und das rechte Widerlager vorgenommen, sowie der Dienststeg hergestellt, welcher jedoch durch das Hochwasser vom 1./2. August zerstört wurde. Das Hochwasser betrug am 1. August 5'05 m, am 2. August 5'15 m über Null, erscheint demnach mit der Berücksichtigung der inzwischen erfolgten Eintiefung der Flussole gleich groß wie jenes vom Februar 1862. Auch das schon begonnene Gerüst für den rechten Strompfeiler wurde am 2. August vom Hochwasser genommen, und war der Bauplatz erst am 4. August wasserfrei. Am 16. August war der Dienststeg wieder hergestellt,

das Gerüst für den rechten Strompfeiler nahezu fertig, ferner die Baukanzlei, das Maschinenhaus und Cémentmagazin aufgeführt. Am 28. August wurde die Montierung des Caissons für den rechten Strompfeiler begonnen. Am 5. September war die Erprobung der maschinellen Anlage. Die Probebohrung für den linken Strompfeiler konnte mit Rücksicht auf die Schifffahrt erst nach dem 20. December vorgenommen werden. Am 17. September war der Wasserstand neuerlich 2 m über Null, und musste am 20. September bei einem Wasserstande von 1.37 m über Null mit der Absenkung des Caissons bei einer Wassertiefe von 6.37 m begonnen werden. Nachdem derselbe am 28. September die Flussole bei einem Wasserstande von 0.7 m über Null erreichte, wurde die Arbeitskammer geebnet und der Caisson, der wegen des Wasserdruckes um 10 cm weiter stromaufwärts versenkt wurde, in die richtige Lage gebracht. Am 1. October wurde die Materialförderung mittels des von einer Locomobile angetriebenen Paternosterwerkes begonnen, am 10. October die Montierung des Caissons für den rechten Trennungspfeiler in Angriff genommen und am 18. dieses Monates derselbe abgesenkt. Am 23. October wurde die Gründungstiefe des rechten Strompfeilers mit 13.65 m unter Null festgestellt, gegen 12 m nach dem Projecte; derselbe sitzt an der ungünstigsten Stelle 2.5 m im Schlier, dessen Festigkeit circa 6—8 kg/cm² beträgt, während die Bohrung bis 18 m Tiefe reichte; es ergibt sich somit im Schlier eine mindestens 4 m mächtige, tragfähige Schichte. Die bestehende Donaubrücke ist nur auf grobem, mit Felsgerölle gemischten Schotter fundiert. Die Belastung des Pfeilers beträgt 3063 t, der Auftrieb 764 t; es verbleibt somit an der Fundamentsohle ein Druck von 2299 t auf 56 m², d. i. 4.1 kg/cm². Die Betonierung des Arbeitsraumes wurde in 30 Stunden vollendet. Für das rechte Widerlager wird ein Versuch mit gemauertem Caisson gemacht, und wurde derselbe am 26. October begonnen. Zum Schlusse legt der Vortragende das Bauprogramm, sowie eine Reihe von Plänen der Caissondetails und Pfeiler zur Ansicht auf.

Anknüpfend an den Vortrag, theilt Herr Oberinspector der k. k. Staatsbahnen, *Moriz Tischler*, über die Vorgeschichte des Baues Folgendes mit: Das erste Project wurde schon anfangs der 90er Jahre vom Inspector der österreichischen Nordwestbahn *Bubert* vorgelegt. Dasselbe enthielt getrennte Fahrbahnen für den Eisenbahn- und Straßenverkehr und erforderte einen Kostenaufwand von 1.3 Millionen Gulden, war also ohne Aussicht auf Realisierbarkeit.

Im Frühjahr darauf legte Herr Betriebsleiter *Franz Berger* ein Project für die Bahnverbindung Urfahr—Steyregg vor, für welches die Tracenrevision im März 1891 stattfand. Hierauf projectierte die Welser Localbahngesellschaft die Verbindung Aschach—Neufelden, wodurch die Stadtgemeinde Linz angeregt wurde, das Brückenproject sicher zu stellen. Der Gemeinderath bewilligte 250.000 fl., die Mühlkreisbahn sicherte ebenfalls Beiträge zu, und im Wege einer öffentlichen Subscription wurden 220.000 fl. aufgebracht; ferner wurde eine Verminderung der Kosten durch Projectierung einer gemeinsamen Fahrbahn erzielt. Eine günstige Wendung für die Ausführung des Projectes trat jedoch erst durch das Inslebentreten des k. k. Eisenbahn-Ministeriums ein, indem infolgedessen die k. k. Regierung selbst die Durchführung übernahm.

4. December 1897.

Vereins-Angelegenheiten, Besprechungen über künftige Vorträge und Excursionen. Discussion über Verbundlocomotiven.

11. December 1897.

Vortrag des Herrn Directors *Mathias Fasbender* über »Gekuppelte Lenkachsen«. Anknüpfend an schon im Vorjahre gemachte Mittheilungen über diesen Gegenstand erläutert der Vortragende ein ausgestelltes Modell. Während Klose Kuppelstangen mit variabler Länge anordnete, stellte Klien bei fixen Kuppelstangen die nöthige Beweglichkeit zwischen Rad und Achse her. Die Verhältnisse des Modelles entsprechen einer Spurweite von 80 cm bei 30 m Geleiseradius und 3.5 m Radstand einer vierachsigen gekuppelten Locomotive. Da sich die erste und letzte Achse trotz der Kuppelung radial einstellen können, tritt eigentlich eine Reducierung auf den halben Radstand ein. Um die zu energisch erfolgende Einstellung der letzten Achse auf die erste Achse zu übertragen, sind dieselben auch noch innerhalb der Räder separat gekuppelt. Der Vortragende erläutert noch mit Benützung von schematischen Skizzen und Abbildungen ausgeführter Locomotiven andere Constructionen, welche denselben Zweck verfolgen, so insbesondere die Locomotiven, welche für die Semmering-Concurrenz hergestellt wurden (Maschine »Bavaria« mit Gelenkketten-Kupplung, Engerth'sche Maschine mit Gelenkkupplung u. s. w.). Diese Constructionen hatten zumeist den Nachtheil, dass durch die Kupplungen

DIE EISENBAHN- UND STRASSENBRÜCKE ÜBER DIE DONAU BEI LINZ.

III

265

Von

Ingenieur Eduard Kundmann, Inspektor der k. k. Staatsbahnen.

(Hierzu Tafeln Nr. 31—33.)

O. J. Nr. 565/1949



Die normalspurige Lokalbahn Linz—Urfahr übersetzt die Donau bei Linz mit einer Brücke, welche zugleich dem Straßenverkehr dient und die zweite Überbrückung des Donaustromes im Weichbilde der Landeshauptstadt darstellt.

Die Baugeschichte dieses Objektes ist reich an widrigen Zwischenfällen. Es fallen nämlich nicht bloß die Hochwässer von 1897 und 1899, mit den höchsten in diesem Jahrhundert beobachteten Wasserständen, und das bei Mittelhochwasser abfließende Treibeis im Jänner und Februar 1900 in die Bauperiode, sondern es ist auch durch Hindernisse anderer Art, deren Behebung nicht in der Macht der Technik lag, der Baufortschritt sehr ungünstig beeinflusst worden.

Die erste Anregung zu dem Baue einer zweiten Donaubrücke in Linz war bereits vor längerer Zeit gegeben; die Stadtgemeinde Linz hatte sich nämlich gegen ein aus dem Jahre 1890 stammendes, von der Stadt Urfahr vertretenes Lokalbahn-Projekt Urfahr—Steyregg ausgesprochen, und eine Verbindung des Staatsbahnhofs Linz mit der Mühlkreisbahn durch eine zweite Donaubrücke im Stadtgebiet befürwortet. Die Stadtgemeinde hob zu Gunsten des letzteren Projektes besonders hervor, daß die im Jahre 1872 erbaute Reichsstraßen-Donaubrücke bei Linz den gesteigerten Verkehrsbeziehungen zwischen den Schwesterstädten Linz und Urfahr (zusammen 70.000 Einwohner) nicht mehr gewachsen und eine Entlastung dieser Brücke nicht länger abzuweisen sei.

Bei der am 1. Mai 1896 vorgenommenen Trassenrevision wurde sowohl das von der Landeshauptstadt Linz vorgelegte generelle Projekt für eine normalspurige Lokalbahn vom Umschlaggeleise der k. k. Staatsbahnen in Linz zur Station Urfahr der Mühlkreisbahn, als auch das Lokalbahnprojekt Urfahr—Steyregg in die Verhandlung einbezogen. Die Interessengegensätze zwischen Linz und Urfahr prallten hier noch einmal hart zusammen; aber der schließliche Erfolg des ersteren Projektes war nicht mehr zweifelhaft.

Die Kommission sprach sich für die Bahnverbindung Linz—Urfahr aus, weil sie einerseits die Verbindung mit der Mühlkreisbahn auf dem kürzesten Wege herstellt, anderseits

zur Belebung des Verkehrs der Mühlkreisbahn, zur Entwicklung des an der Donaulände neu errichteten Umschlagplatzes und der schon bestehenden und noch projektierten Anlagen an der unteren Donaulände beiträgt und die dem lokalen Verkehre nicht mehr genügende Reichsstraßenbrücke entlastet (siehe die Situation, Textfigur 1).

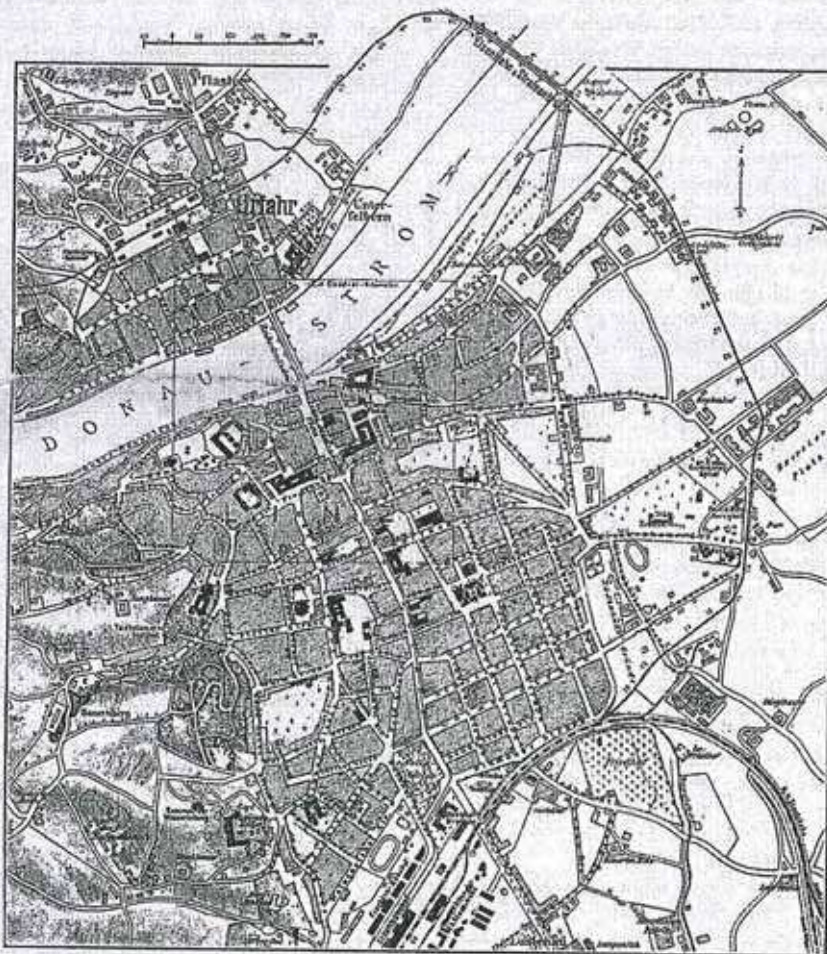
Die Trennung des Wagen- und Eisenbahnverkehrs auf der zweiten Donaubrücke wurde nicht empfohlen, denn durch die mit 800.000 K hierfür veranschlagten Mehrkosten wäre die

Verwirklichung des Projektes verzögert, ja, auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben worden. Es wurde daher eine gemeinschaftliche

Fahrbahn für den Straßen- und Eisenbahnverkehr befürwortet und wurde betont, daß diese Anlage für die nächsten zwanzig Jahre dem Bedürfnisse vollkommen genügen wird.

Daß der Bau der gegenständlichen Brücke während einer Zeit allgemeiner Stagnation der Bautätigkeit in Österreich, in Fluß gekommen ist, kann nächst der wohlwollenden Stellungnahme des k. k. Eisenbahnministeriums zu dem Projekte, wohl der von den Interessenten und insbesondere von der Landeshauptstadt Linz bewährten weitgehenden Opferwilligkeit zugeschrieben werden. Die letztere leistete nämlich unter der Voraussetzung, daß mit dem Gesamtkostenbetrag von 2.000.000 K für die Bahnverbindung das

Figur 1.



SITUATION.

würde, und daß die Brücke, insoweit sie nicht vom Eisenbahnverkehr in Anspruch genommen wird, dem allgemeinen Verkehr zu dienen habe, gemäß Gemeinderatsbeschlusses vom 9. Dezember 1896

Ferner leisteten Beiträge:	
die Linzer Allgemeine Sparkasse und Leihanstalt	60.000 „
die Mühlkreisbahngesellschaft	140.000 „
und das Land Oberösterreich	100.000 „
zusammen also	300.000 K

Außerdem verpflichteten sich die Interessenten zu einer jährlichen Beitragsleistung von 3200 K auf die Dauer von 30 Jahren vom Tage der Betriebseröffnung an, sowie zur Vorlage des Detailprojektes und der Detailpläne für die Donaubrücke. Die genannten Beiträge mußten, damit die Fundierungs-

arbeiten noch im Frühjahr 1897 beginnen konnten, noch vor Beginn der Arbeiten zur Gänze eingezahlt und dem k. k. Eisenbahnministerium zur freien Verfügung gestellt werden.

Die politische Begehungs- und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Detailprojektes fand am 22. und 23. April 1897 statt; bei dieser wurden die Lichtweite der Brückenbahn, als Straßenbrücke ersten Ranges, mit 6,3 m, und die Konstruktionsunterkante im Mittelfeld mit 9,5 m über dem örtlichen Nullwasser festgesetzt. Nachträglich wurde noch eine weitere Hebung um 76 cm bis 10,26 m zugestanden. Das zur Ausführung gelangte Projekt ist in den Fig. 1 bis 9 auf Taf. Nr. 31 und 32 ersichtlich und zwar stellen Fig. 1 und 2 die generelle Anlage, Fig. 3, 4, 5 und 6 die Details der Widerlager und Pfeiler, endlich Fig. 7, 8 und 9 die Querschnitte der Eisenkonstruktion dar.

Die Brücke besteht hienach aus der eigentlichen Strombrücke und den sich an beiden Ufern anschließenden Flutöffnungen. Was die Strombrücke betrifft, so erhielt deren mittleres Feld, von Pfeilermitte zu Pfeilermitte gemessen, eine Länge von 84,6 m, während die sich rechts und links anschließenden Felder eine solche von 84,5 m erhielten. Die Flutöffnungen am linken Ufer, das ist gegen Urfahr zu, haben, ebenfalls von Pfeilermitte auf Pfeilermitte gemessen, eine Länge von 37,7, 37,8 und 40,1 m während am rechten Ufer, also auf der Linzerseite, nur eine Öffnung von 30,5 m angeordnet wurde.

Der Brückenbau-Unternehmung E. Gaertner, welche das Detailprojekt und die Detailpläne der Donaubrücke ausgearbeitet hatte, wurde vom k. k. Eisenbahnministerium anfangs Juni 1897 die Fundierung und der Aufbau der Pfeiler und Widerlager der Donaubrücke übertragen.

Die alte, im Jahre 1872 hergestellte Linzer Donaubrücke at vier Strompfeiler, die neue nur zwei von geringerer Pfeilerbreite (siehe Fig. 1 und 2, auf Taf. Nr. 31). Es zeigt sich daher auch hier das Bestreben des modernen Brückenbaues, nicht nur die Pfeilerbreiten zu vermindern, sondern zugleich auch die Lichtweiten der Strombrücken zu vergrößern, damit die Zahl der Pfeilereinbauten in den Strom verringert werde.

Die einzelnen Pfeiler und Widerlager samt den Anschlußkegeln wurden um Pauschalpreise für die planmäßige Fundierungstiefe und den vollständigen Aufbau vergeben. Für tiefere oder seichtere Fundierung traten Aufzahlungen, beziehungsweise Abzüge per Zentimeter Fundierungstiefe ein.

Das Bruchsteinmauerwerk der Strompfeiler war unter Fundamentabsatz mit rauhem Schichtenmauerwerk (siehe Fig. 3, 4, 5 und 6 auf Taf. Nr. 31), das aufgehende Mauerwerk der Strom- und Trennungspfeiler mit reinem Quadermauerwerk zu verkleiden. Bei den Strom-, Trennungs- und Inundationspfeilern waren durchlaufende Schichten aus rauhem Quadermauerwerk angeordnet. Mit reinem Schichtenmauerwerk waren die sichtbaren Teile der Inundationspfeiler und der Widerlager zu verkleiden; die Abdeckung sämtlicher Pfeiler und Widerlager, sämtliche Auflagsquader und die Parapete der Widerlager hatten aus reinem Quadermauerwerk zu bestehen.

Nach 12 Monaten (5. Juni 1898) mußte die Montierung der Tragkonstruktion der Inundationsöffnung und der anschließenden Stromöffnung am rechten Ufer beginnen können, nach weiteren sechs Monaten (5. Dezember 1898) war der gesamte Unterbau der Brücke mit den Anschlüssen vollkommen fertig herzustellen, und auch die Hilfsgerüste mußten entfernt sein.

Den Vollendungsterminen entsprechend, weist die Unterbauherstellung der Linzer Donaubrücke zwei Hauptabschnitte auf:

1. den Aufbau des Widerlagers, des Trennungs- und Strompfeilers am rechten Ufer, deren Fundierung von den hier installierten Anlagen aus auf pneumatischem Wege mit verlorenener Arbeitskammer erfolgte;
 2. den Aufbau des Strompfeilers, des Trennungs- und Inundationspfeilers sowie des Widerlagers am linken Ufer, deren Fundierung nach Hinüberschaffen der Installationen auf das linke Ufer von dort aus zur Ausführung gelangte.
- Mit 1. Mai 1897 wurde für den Bau der Verbindungsbahn und der Donaubrücke eine k. k. Eisenbahnbauleitung mit dem

Sitze in Linz provisorisch errichtet; nach Auflösung derselben wurde am 1. Jänner 1898 der Staatsbahndirektion Linz die Durchführung dieser Bauten übertragen.

Schon Mitte Juni begann die Bauunternehmung E. Gaertner mit der Vorbereitung der Baustelle am rechten Ufer, mit dem Aufstellen der Bauhütten und Schlagwerke und mit den Probebohrungen.

Die für die richtige Stellung der Pfeiler und Widerlager erforderliche triangulatorische Messung der Strombreite wurde von einer 189,12 m langen Basis aus am rechten Ufer durchgeführt, und es wichen die durch Rechnung ermittelten Werte im Mittel nur um maximal 3 cm von einander ab.

Erst drei Jahre später, Mitte März 1900, konnte nach Vollendung sämtlicher Pfeiler und Widerlager, auf dem Montierungsgerüst die wirkliche Lichtweite der mittleren Strombrücke durch eine direkte Messung mit 81,41 m festgestellt werden, während die projektmäßige Lichtweite 81,4 m betrug.

Die Installationen für die pneumatische Fundierung wurden anfangs Juli beigelegt und eingerichtet. Nach Vornahme des Lokalaugenscheines über die projektierten Gerüste für den rechten Strom- und Trennungspfeiler und für den Dienststeg wurde Mitte Juli das Schlagwerk samt Lokomobile auf das Schiff gebracht und mit der Pilotierung des Dienststeges begonnen. Dieser wurde stromabwärts parallel mit der Brückenachse vom rechten Ufer bis zum rechten Strompfeiler so ausgeführt, daß die Plattform desselben 2,8 m über Nullwasser lag.

Bei einem Wasserstand von 1,39 m über Null war am 21. Juli der Dienststeg bis zum rechten Strompfeiler ausgeführt, und es begann sofort die Pilotierung des rechten Strompfeilergerüsts.

Alle diese Vorbereitungsarbeiten erfolgten unter den bedrohlichen Anzeichen eines Hochwassers, welches durch seine verheerenden Wirkungen in dem dadurch betroffenen weiten Gebiete der österreichischen Alpen zu einer schweren Katastrophe werden sollte.

Am 25. Juli 1897 trat Regen ein, und das Hochwasser, das bereits den Dienststeg überflutet hatte, erreichte am 31. Juli 4 m über Null. An diesem Tage zerstörten abnennende Hölzer den Dienststeg; bei andauernden Regengüssen und einem Hochwasserstand von 5,05 m über Null wurde am 1. August auch das rechte Strompfeilergerüst weggerissen.

Am 2. August erreichte das Hochwasser den höchsten Stand bei 5,15 m über Null und nahm von da an allmählich ab, so daß am 4. August bei 3,1 m Wasserhöhe der Bauplatz bereits wasserfrei war.

Da das Hochwasser auch die rechtsufrige Betonkaimauer beim Umschlagplatz zerstört hatte und ein weiterer folgeschwerer Einbruch nur durch die kurze Dauer der Überschwemmung verhütet wurde, ist in Linz eine Agitation behufs Vergrößerung des Durchflußprofils eingeleitet worden, welche tatsächlich die nachträgliche Einschaltung einer Flutbrücke am linken Ufer zur Folge hatte.

Die durch die Hochwasserkatastrophe verursachten Zeitverluste bedingten mit Rücksicht auf die einzuhaltenden Vollendungstermine eine Abänderung des Bauprogrammes.

Die Behebung der Hochwasserschäden wurde so kräftig betrieben, daß der neue Dienststeg, der nunmehr stromaufwärts angelegt wurde, bereits am 16. August bis zum rechten Strompfeiler ausgeführt war. Der Caisson des rechten Strompfeilers war zur Baustelle geschafft und die neuerliche Pilotierung des rechten Strompfeilergerüsts in Angriff genommen.

Während der nun stattfindenden Montierung des Caissons erreichte die Donau zwischen dem 24. und 28. August vorübergehend eine Wasserhöhe von 2 m über Null.

Obwohl die Haupttätigkeit der Fundierung des rechten Strompfeilers zugewendet werden mußte, der im tiefsten Fahrwasser von 5 m unter Null situiert war und der reißender Strömung wegen für die Fundierung die größten Schwierigkeiten darbot, wurden die Arbeiten beim rechten Widerlager und Trennungspfeiler, sowie die Probebohrungen gleichzeitig fortgesetzt. Durch diese letzteren, welche bis 18 m unter Null

ausgeführt wurden, ist die Oberfläche des Schliers übereinstimmend in der mittleren Tiefe von 8 m unter Null, also in fast horizontaler Lagerung festgestellt worden. Die Härte des Schliers erwies sich als so bedeutend, daß die Bohrlöcher nur bis etwa 10 m unter Null eines Einbaues bedurften und von da an ohne Schutzrohre bis zuletzt ihre Form behielten. Die in Aussicht zu nehmenden Gründungstiefen waren somit gegeben und wichen nicht beträchtlich von den projektmäßigen Tiefen ab.

Am 10. September wurde der Caisson des rechten Strompfeilers aufgehängt; die Lage war kritisch, denn die Wasserhöhe betrug 1.88 m über Null und ein weiteres Steigen war vorauszusehen. Dennoch wurde die Rohrlegung vom Maschinenhaus über den Dienststeg bis zum rechten Strompfeiler vollzogen. Da aber schon am 17. September bei andauernden Regengüssen die Donau bis 2.2 m über Null stieg, wurden zur Sicherung des Strompfeilergerüsts und des auf diesem aufliegenden Caissons Steinbelastungen ausgeführt und mußte das Schlagwerk wieder ans Land gezogen werden.

Den höchsten Stand erreichte das Mittelhochwasser am 18. September bei 2.36 m über Null.

Immerhin war die am 20. September erfolgende Absenkung des Caissons des rechten Strompfeilers bei 1.37 m Wasserhöhe ein gewagtes Unternehmen, das aber von vollem Erfolg begleitet war. Im Schwebezustand vor dem Aufsitzen der Caissonschnaide auf der Stromsohle wurde der Caisson unter beständigem Absenken ober Plafond ausbetoniert und aufgemauert.

Am 29. September saß die Caissonschnaide in 5.71 m unter Null allseitig auf der Stromsohle auf. Nun erst wurde eine Tatsache festgestellt, welche künftighin einen Schönheitsfehler gebildet hätte. Unter der unberechenbaren Einwirkung der mächtigen Strömung war nämlich der Caisson um 20 cm weiter stromabwärts zum Aufsitzen gekommen und konnte nicht mehr in die richtige Lage zurückgebracht werden. Um nun die symmetrische Lage des Pfeileraufbaues zum Fundamentsockel wieder herzustellen, wurde die Brückenachse um das gleiche Maß parallel verschoben.

Die Wasserstandsverhältnisse in der Donau waren von nun an sehr günstig, und nahm die Materialförderung und die weitere Absenkung des Caissons nach Aufstellung des Lokomobiles auf dem rechten Strompfeilergerüst ihren ungehinderten Fortgang.

In 8.9 m Tiefe unter Nullwasser wurde im Caisson der Schlier angefahren. Am 23. Oktober wurde die Caissonschnaide in 13.65 m Tiefe unter Null festgestellt, und es konnte von einer weiteren Absenkung abgesehen werden, nachdem der Caisson an der ungünstigsten Stelle 3.1 m im festen Schlier eingebettet war (siehe Fig. 4 auf Taf. Nr. 31).

Das schwerste Stück Arbeit bei sämtlichen Pfeiler- und Widerlagergründungen war nunmehr bewältigt, der weitere Aufbau des rechten Strompfeilers bot keine Schwierigkeiten mehr. Inzwischen waren auch die Vorbereitungsarbeiten beim rechten Trennungspfeiler soweit vorgeschritten, daß schon am 27. Oktober die weitere Absenkung dieses Caissons auf pneumatischem Wege in Angriff genommen werden konnte. Gleichzeitig wurde der Caisson des rechten Widerlagers montiert, ausgemauert und vorläufig auf gewöhnlichem Wege durch Untergraben und Ausbaggern ohne Anwendung von Preßluft bis Niederwasser abgesenkt.

Es entsprach dem Bauprogramm, die Fundierungsarbeiten auf der rechten Stromseite noch im Jahre 1897 abzuschließen, damit im nächsten Frühjahr die Installationsanlagen für die Fundierungen auf der linken Stromseite verfügbar seien.

Im Spätherbst und Winter 1897/1898 ist während der ganzen Mauerungsperiode die Temperatur nur an einem Tage bis 5° R. unter Null gesunken. Um aber die frischen Mauerteile nicht der schädlichen Einwirkung des Frostes auszusetzen, mußten von Anfang November an die Arbeitsräume beim rechten Strom- und Trennungspfeiler allseitig eingeschalt und nachts durch Koksöfen erwärmt werden.

Das Absenken des Caissons für den rechten Trennungspfeiler wurde durch die große Reibung an den Seitenflächen behindert. Der Caisson, welcher 10 m im Terrain steckte, saß

zeitweilig fest und konnte nur durch Steinbelastungen wieder flott gemacht werden. Nachdem in diesem Caisson der Schlier bereits in 8.25 m Tiefe unter Null aufgedeckt worden war, wurde der rechte Trennungspfeiler am 19. November 1897 in 9.67 m Tiefe unter Null gegründet (siehe Fig. 5 auf Taf. Nr. 31).

Inzwischen waren der rechte Strompfeiler vollständig und der rechte Trennungspfeiler bis Sockelhöhe aufgemauert worden und es begann am 30. November nach Aufstellung der Luftschleuse die pneumatische Absenkung des Caissons beim rechten Widerlager. Auch hier mußte der Arbeitsraum allseitig eingeschalt und nachts erwärmt werden. Bei beiden Widerlagern gelangte ein gemauerter, mit Eisenrippen verstärkter Caisson zur Anwendung, bei welchem die nach Entfernung der Verschalungsböhlen freigelegte Oberfläche des erhärteten Betons zur Erzielung luftdichten Abschlusses einen Verputz mit feinem Portlandcement-Mörtel erhielt. Dieser gemauerte Caisson, dessen Herstellung weniger Eisen erforderte, als die bei den Pfeilern angewendete Caissonkonstruktion, hat sich gut bewährt; der Luftverlust war nicht größer, als bei allseitig mit Blech verkleideten Caissons. Auch hier trat beim Absenken häufig ein Festsitzen wegen übergroßer Reibung an den Seitenwänden ein. Der in ähnlichen Fällen angewendete Kunstgriff, nach Entfernen der Arbeiter aus dem Arbeitsraume durch plötzliches Ausströmenlassen der Preßluft den Druck um etwa 0.3 Atmosphären auf die Dauer von drei bis vier Minuten herabzumindern, war allein nicht genügend, den Caisson wieder in Bewegung zu bringen; es mußte daher durch Abböschung am äußeren Caissonumfang die Seitenreibung vermindert und zugleich eine Steinbelastung vorgenommen werden. Durch die Anwendung all dieser Hilfsmittel wurde endlich am 17. Dezember in 6.01 m unter Null eine vollkommen tragfähige Schichte groben Schotter mit reschem Sand erreicht, auf welcher die Gründung des Caissons erfolgen konnte (siehe Fig. 6 auf Taf. Nr. 31). Von der Absenkung bis auf den Schlier wurde abgesehen, weil dieses Widerlager wegen seiner Lage landeinwärts der Unterkolkung durch Hochwasser weniger ausgesetzt ist, als die Strom- und Trennungspfeiler. Am 21. Dezember war das Fundament bis zum Sockelsatz aufgemauert; das frische Mauerwerk wurde mit einer 1 m hohen Schichte Erde bedeckt und über Winter so belassen.

Die mit Ende 1897 abschließende Bauperiode zeigt daher den Aufbau des rechten Strompfeilers bis auf die Verfügung vollendet, und den rechten Trennungspfeiler und das rechte Widerlager bis Sockelhöhe aufgemauert.

In den Wintermonaten 1897/1898 wurden die Vorbereitungsarbeiten für die Pfeilergründungen am linken Ufer ausgeführt und die Caissonbestandteile für den linken Trennungs- und Inundationspfeiler ans linke Ufer geschafft. Da alle diese Bestandteile, ferner Gerüsthölzer, Quader, Bruchsteine, sowie der Portlandcement auf den Bauplatz am rechten Ufer mittelst eines vom Umschlagbahnhof abzweigenden Schleppgeleises beigestellt wurden, erschien es vorteilhaft, eine Seilfähre zur Erleichterung des Transportes dieser Materialien und der Arbeiter auf die linke Stromseite einzurichten. Der tiefste Punkt dieses, über die ganze Strombreite gespannten Drahtseiles mußte mit Rücksicht auf den Dampferverkehr 14 m über Null liegen.

Nachdem die Caissons für den linken Trennungs- und Inundationspfeiler an Ort und Stelle montiert und die maschinellen Einrichtungen für die pneumatischen Fundierungen am linken Ufer aufgestellt waren, konnte schon Mitte März 1898 die Aufmauerung des rechten Trennungspfeilers und des rechten Widerlagers in Angriff genommen und am 7. April mit der Absenkung des Trennungspfeiler-Caissons am linken Ufer begonnen werden. Wegen Einwendungen des Grundbesitzers konnte die Fundierung des linken Inundationspfeilers erst nach käuflicher Erwerbung der hierfür nötigen Grundflächen fortgesetzt werden.

Am 13. April war der Dienststeg vom linken Ufer aus bis zum linken Strompfeiler ausgeführt. Am 21. April wurde der Pfeileraufbau des rechten Trennungspfeilers, am 30. April der des rechten Widerlagers vollendet, und dem im Vertrag

vorgesehenen sofortigen Beginne der Montierung der rechtsseitigen Flutbrücke und der anschließenden rechtsseitigen Strombrücke stand somit nichts mehr im Wege. Unvorherzusehende Verhältnisse, deren Behebung nicht in die Wirkungssphäre der Technik fiel, machten die Baufortsetzung jedoch, wie schon eingangs erwähnt, unmöglich, und konnte an dieselbe, beziehungsweise an die Aufbringung des noch fehlenden eisernen Überbaues erst nach einem Zeitraum von zwei Jahren geschritten werden.

Im Caisson des linken Trennungspfeilers wurde der Schlier in 8,85 m Tiefe unter Null aufgedeckt; die weitere Absenkung geriet aber wegen großer Reibung an den Seitenwänden wiederholt ins Stocken und erst am 28. April wurde dieser Pfeiler in 10,21 m unter Null im Schlier fundiert.

Da der Caisson des linken Inundationspfeilers auf gewöhnlichem Wege durch Untergraben und Ausbaggern bereits bis Niederwasser abgesenkt war, konnte in der Zeit vom 4. bis 17. Mai die pneumatische Absenkung und die Fundierung dieses Pfeilers bis 6,6 m unter Null auf festem, grobem Schotter durchgeführt werden (siehe Fig. 3 auf Taf. Nr. 31).

Das Drahtseil war jetzt über den Strom gespannt und der Materialtransport nahm seinen Fortgang; dasselbe war für fünffache Sicherheit berechnet, hatte 18 mm Durchmesser, eine Länge von 263,1 m und ein Gewicht von 400 kg.

Nach Vollendung der Gründung des linken Inundationspfeilers wurden die Installationsanlagen für die Fundierung des linken Widerlagers frei, dessen Absenkung unter gleichzeitiger Aufmauerung am 26. Mai begonnen und am 8. Juni in 6,49 m Tiefe unter Null beendet wurde.

Der Caisson des linken Strompfeilers war inzwischen frei aufgehängt und unter die Plattform des Gerüsts abgesenkt worden. Am 11. Juni saß der Caisson auf der Stromsohle auf und mit dem Einblasen von Luft ging die Materialförderung und die pneumatische Absenkung Hand in Hand. Das Mitte Juni auftretende, aber schnell vorübergehende Mittelhochwasser von 1,92 m über Null behinderte nicht mehr die Gründung dieses letzten Pfeilers. In 8,9 m unter Null saß die Caisson schneide durchgängig im Schlier und nach Erreichung der in Aussicht genommenen Gründungstiefe von 11,04 m unter Null wurde am 30. Juni die weitere Absenkung eingestellt, nachdem dieser Pfeiler überall mindestens 2 m im Schlier eingebettet war. Auch während dieser Absenkung mußten Steinbelastungen und plötzliche Luftausströmungen vorgenommen werden, um den zeitweilig festsitzenden Caisson wieder flott zu machen. Bei dem hiedurch bewirkten ruckweisen Absenken kam derselbe in eine etwas geneigte Lage, und alle Bemühungen, die genaue senkrechte Stellung desselben und die horizontale Lage der bereits aufgemauerten 13 Verkleidungsschichten wieder herzustellen, waren erfolglos. Die Ausgleichung der entstandenen Neigung des Caissons, die 10 cm betrug, wurde in der nächstfolgenden Schicht vorgenommen, so daß also die Sockeloberkante horizontal und in planmäßiger Höhenlage wieder hergestellt war.

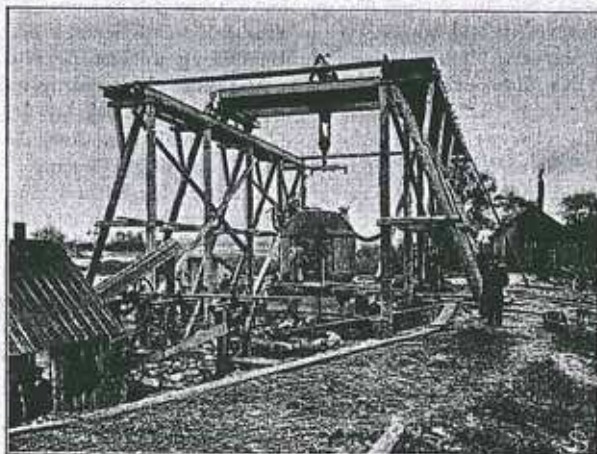
Sämtliche Pfeiler- und Widerlagsgründungen waren nun der Hauptsache nach vollendet, der weitere Aufbau nahm ohne weitere Störung seinen Fortgang. Die Schaubilder, Textfigur 2 und 3, stellen einzelne Stadien der besprochenen Bauausführungen dar.

Der gesamte Aufbau des linken Inundationspfeilers wurde am 12. Juli, der des linken Widerlagers am 8. August, der des linken Strompfeilers am 17. August beendet. Nach Herstellung der Anschlußkegel bei beiden Widerlagern und der Treppelwegverlegungen an beiden Trennungspfeilern wurden die Piloten des Dienststeges herausgezogen und die Stützgerüste für das Drahtseil abgetragen. Der Abschluß sämtlicher, der Bauunternehmung übertragenen Arbeiten erfolgte am 4. November 1898, also vor dem vertragsmäßig festgesetzten Termine.

Am 21. Dezember 1898 war das Gesetz für die Lokalbahn Linz—Urfahr zu Stande gekommen, wonach diese von der Staatsbahnverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und von der Station Linz unter Benützung des bestehenden, zum Donau-Umschlagplatz in Linz führenden Geleises und über eine zu erbauende stabile Donaubrücke bis zum Bahnhof Urfahr der Mülkreisbahn auszuführen war.

Hiedurch wurde es dem k. k. Eisenbahnministerium ermöglicht, auch die Lieferung der Tragkonstruktionen der Donaubrücke zu vergeben. Die rechte und mittlere Strombrücke wurde der Österreichischen Alpen Montangesellschaft, die linke Strombrücke der Prager Brückenbauanstalt zur Ausführung übertragen; die Herstellung der Flutbrücken, der Fahrbahn und Gehstege übernahm die Firma A. Biro in Wien. Für das Bahngleise auf der neuen Donaubrücke wurde das Schienensystem XXV mit 43 kg Gewicht per Kurrentmeter Schiene vorgesehen, welches auch im Arlbergtunnel verlegt worden ist. Bei der Kommissionsverhandlung am 22. Februar 1899 wurde im rechten Stromfeld eine Schiffsfahrtsöffnung mit 35 m Lichtweite, und eine Floßfahrtsöffnung mit 15 m Lichtweite verlangt; die lichte Durchfahrtshöhe zwischen dem örtlichen Nullwasser und der Unterkante der Gerüstbrücke für die Schiffsfahrtsöffnung wurde mit 8,97 m festgesetzt. Der von der Donau Dampfschiffsfahrts-Gesellschaft gegen diese Kommissionsbestimmung eingebrachte Rekurs ist vom k. k. Ackerbauministerium abgewiesen worden. Für die Schiffsfahrts- und Floßöffnung von 35 beziehungsweise 15 m Lichtweite wurden zwei eiserne Gerüstbrücken (siehe Fig. 16 und 18 auf Taf. Nr. 33) bestellt, welche auf den Holzjochen des Gerüsts im rechten Stromfeld aufzulagern waren. Nach diesem Arbeitsvorgang, welcher mit Rücksicht auf die termingemäße Vollendung der Tragwerke und der Fahrbahn gewählt wurde, hatte also während der ganzen Dauer der Gerüstung und Montierung im rechten und mittleren Stromfeld der Schiff- und Floßverkehr nur die durch die Gerüstbrücken geschaffenen Durchfahrtsöffnungen zu benützen, und die Gerüstbrücken waren zugleich so breit angelegt, daß auf den hiedurch hergestellten Plattformen und den anschließenden Gerüsten die rechte Strombrücke ohne alle Störung des Stromverkehrs montiert werden konnte. Obwohl die Gerüstung im rechten

Figur 2.

FUNDIERUNG DES LINKEN WIDERLAGERS.
(Aufgenommen im Juni 1898.)

Figur 3.

WIDERLAGER, INUNDATIONS- UND TRENNUNGSPFEILER AM LINKEN UFER.
(Aufgenommen im Juni 1898.)

und linken Stromfeld (siehe Fig. 19, 20 und 21 auf Taf. Nr. 33) zeitweilig wegen Hochwasser unterbrochen werden mußte, welches am 26. Mai 1899 einen Höchststand von 2,8 m über Null erreichte, waren doch schon Mitte Juli diese beiden Montierungsgerüste fertiggestellt. In der Zeit vom 18. Juli bis 31. August wurde die rechte Flutbrücke, am 9. September die zweite linke Flutbrücke fertig montiert.

Laut Vertrag sollte die gesamte Montierung der rechten Strombrücke am 31. August beendet sein; aber die Anlieferung und Montierung der Gerüstbrücken, welche nur eine Vorarbeit für die eigentliche Montierung der rechten Strombrücke bildeten, verzögerte sich bis zum 9. September. Diese Verspätung wurde infolge des neuerlichen Auftretens von Hochwasser, welches sich noch viel folgenschwerer als jenes von 1897 gestaltete, verhängnisvoll. Bei Eintritt des Hochwassers war die linke Strombrücke im ersten Stadium der Montierung; die Montage der rechten Strombrücke wurde erst vorbereitet, und es waren Konstruktionsteile derselben auf das Montierungsgerüst, beziehungsweise auf die Plattformen der Gerüstbrücken geschafft. Die rechte und die zweite linke Flutbrücke waren fertig montiert.

Bis 9. September 1899 war der Wasserstand in der Donau 0,48 m unter Null. Schon am folgenden Tage stieg die Wasseroberfläche bis 0,5 m über Null, und unter beständigem Regen bei gleichzeitigem Luftdruckminimum über den österreichischen Alpen erreichte das Hochwasser am 12. September 1,15 m, am 13. September 2 m über Null, und es stellten sich bereits Verkehrsunterbrechungen im Regengebiet ein. Am 13. September war um Mitternacht die Hochwasserhöhe 2,78 m, am 14. September 5 m, und am 16. September von 2 bis 6 Uhr morgens war der höchste Stand des Hochwassers bei 5,7 m über Null erreicht, welcher die Höhe von 1897 noch überstieg. Am 20. September war das Hochwasser bereits bis 3,13 m über Null gesunken.

Die Wirkungen dieses ganz abnormen Hochwassers auf die Gerüstungen der neuen Donaubrücke konnten umso weniger ausbleiben, als im Überschwemmungsgebiet so viele altbewährte Brücken dem Hochwasser zum Opfer fielen.

Am 14. September um 1/2 10 Uhr nachts stieß die von der Aschacher fliegenden Brücke losgerissene Standzille an das Montierungsgerüst im rechten Stromfeld und dieses wurde samt den auflagernden Gerüstbrücken stromabwärts verschoben. Die von der zerstörten Innbrücke zwischen Schärding und Neuhaus herrührenden Holzkonstruktionen, sowie abrinne des Klotzholz bewirkten am 15. September um 1/2 11 Uhr vormittags den völligen Einsturz des Montierungsgerüsts im rechten Stromfeld samt den aufliegenden eisernen Gerüstbrücken.

Die Bemühungen, wenigstens den Absturz der letzteren zu verhindern, trotzdem bereits die beiden Holzjoche beim rechten Strompfeiler weggerissen waren, blieben erfolglos, weil die zwischen den Jochen eingeklemmten Hölzer nicht mehr entfernt werden konnten.

Eine Stunde nach dem Einsturz der Gerüste und der Gerüstbrücken riß sich ein mit 31 Wagenlasten beladener Schlepper vom Umschlagplatz am rechten Ufer los und trieb durch das rechtsseitige, nunmehr gerüstfreie Stromfeld.

Die Montierungsgerüste im linken Stromfeld, in der rechten und der ersten linken Inundationsöffnung hatten nur wenig Schaden erlitten; auch die in Montierung begriffene linke Strombrücke blieb unversehrt. Die kleinere Gerüstbrücke lag 100 m abwärts der Absturzstelle auf der Stromsohle, sie war verbogen und unbrauchbar; die größere war mit den festverbundenen Gerüsthölzern der Plattform auf einer Schotterbank der Soldateninsel stromabwärts angeschwemmt worden und ebenfalls nicht mehr benützbar.

Im Schaubilde, Textfigur 4, ist der Zustand der Baustelle am linken Ufer nach Ablauf des Hochwassers dargestellt.

Infolge dieses unglücklichen Ereignisses mußte der Arbeitsplan für die Montierung der rechten und mittleren Strombrücke gänzlich abgeändert werden, und es wurden die Vollendungstermine für die Montierung und Fahrbahnherstellung bis 30. April 1900 erstreckt.

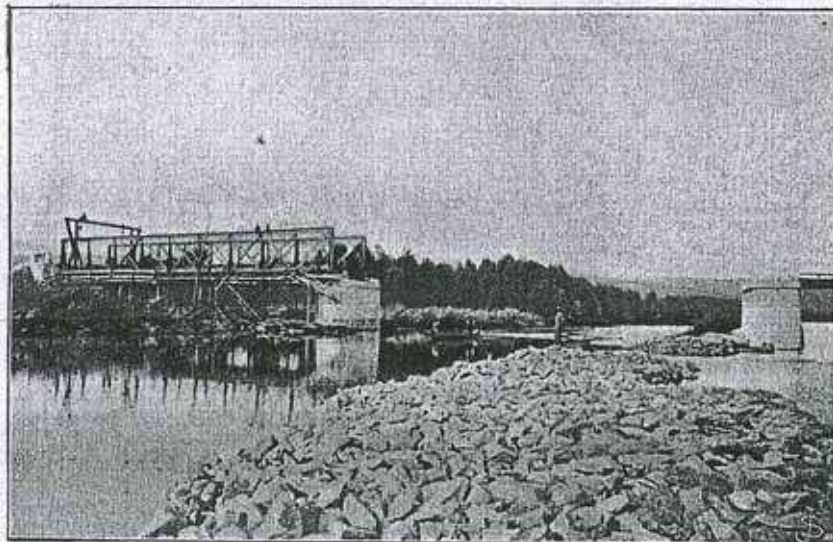
Über den nunmehr neu aufgestellten Gerüstplan für das rechte Stromfeld und das Arbeitsprogramm für die Gerüstung im mittleren Stromfeld fand die kommissionelle Verhandlung am 17. Oktober 1899 statt.

Nach Behebung der Hochwasserschäden wurde die Montierung der linken Strombrücke fortgesetzt. Noch während der

Bauausführung bereitete sich eine Erweiterung des ursprünglichen Bauplanes der Donaubrücke vor; denn bei dem über Anordnung des k. k. Eisenbahnministeriums am 3. und 4. November stattgefundenen Lokalaugen-scheine erklärten sich sämtliche Interessenten für die Einschaltung einer dritten Flutbrücke von 35 m Lichtweite am linken Donauufer (siehe Fig. 1 und 2 auf Taf. Nr. 31).

Das neue Montierungsgerüst im rechten Stromfeld (Fig. 19, 20 und 21, auf Taf. Nr. 33), war am 20. November vollendet, die

Figur 4.



WIDERLAGER, INUNDATIONS- UND TRENNUNGSPFEILER AM LINKEN UFER.
(Aufgenommen am 20. September 1899 nach Ablauf des Hochwassers.)

erste linksseitige Flutbrücke war vernietet.

Während der Montierung der rechten und linken Strombrücke trat am 6. Dezember Eistrinnen in der Donau auf, und es mußten zur Sicherung der besonders gefährdeten Joche im rechten Stromfeld die Eisbrecher und die Verschalung der Joche verstärkt werden.

Die erste, linke Flutbrücke war am 23. Dezember fertig montiert, an der linken Strombrücke war der Obergurt geschlossen. Da der Eisstoß sich bei Schärding festgesetzt hatte und Hochwassergefahr drohte, wurde an der Montierung der rechten Strombrücke mit Anspannung aller Kräfte gearbeitet, um im Falle der Beschädigung des Montierungsgerüsts die Tragkonstruktion freitragend zu machen und deren Absturz zu verhindern. Es mußten die durch Eistrinnen beschädigten Gerüstjoche ausgebessert und schwimmende Eisbrecher den Jochen vorgesetzt werden. Nach vollzogenem Schluß des Obergurtes und Anbringung der restlichen Diagonalen wurde die Konstruktion provisorisch verschraubt und verdornt. Diese Sicherungsarbeiten nahmen fast alle verfügbaren Arbeitskräfte in Anspruch, während im linken Stromfeld wegen des dort geringeren Eistrinnens die Montierung planmäßig fortgesetzt werden konnte. Das Stoßeis aus dem Inn war am 31. Dezember 1899 abgegangen; hingegen hatte sich der Eisstoß von Passau bis Vilshofen am 4. Jänner 1900 auf 40 km Länge aufgebaut. Dessen Abgang wurde mit Bangen entgegengesehen, weil die schwim-

menden provisorischen Eisbrecher verschoben waren und die Kopfpiloten der Joche somit schutzlos dem Anprall des Treibeises preisgegeben waren. Eisschollen von 150 m^2 Fläche und 15 cm Stärke stießen mit voller Wucht an die Gerüstjoche, welche das Treibeis wegen ohne Lebensgefahr nicht zugänglich waren, weshalb auch die Untersuchung der stattgefundenen Beschädigungen und deren Behebung nicht ausgeführt werden konnte.

Durch den Abgang des Eisstoßes zwischen Passau und Vilshofen wurde der Eisbrecher beim ersten Joch beschädigt, beim zweiten Joch herausgeschoben, die Eisbruchpiloten stromaufwärts wurden zerstört, und selbst die zwei obersten Tragpiloten des einen Gerüstjoches waren beschädigt. Das Schlagwerk wurde im Winterhafen geborgen.

Ein kleiner Eisstoß, der zwischen Straubing und Regensburg zum Stehen gekommen war, ramm am 8. Jänner durch das

Profil der neuen Donaubrücke, ohne größeren Schaden zu verursachen; die 30 cm starken, aber verhältnismäßig kleinen Schollen bedeckten acht Zehntel des rechten Stromfeldes bei 0.16 m Wasserstand ober Null. Am 9. Jänner 1900 hatte der Eisstoß ganz aufgehört, und es konnte die Aufbringung und Vernietung der Lamellen des Obergurtes des rechten Tragwerkes fortgesetzt werden. Infolge der großen Kälte trat aber am 15. Jänner wieder Treibeis in der Donau auf, welches zwei Zehntel der Strombreite bedeckte und die Beistellung des Schlagwerkes und die Pfahlgründung in der mittleren Stromöffnung neuerlich verzögerte. Erst am 20. Jänner begann die Pilotierung im mittleren Stromfeld, nachdem das Eistreiben aufgehört hatte.

Die Tragkonstruktion der linken Strombrücke war freitragend und eine Gefahr für dieselbe bestand nicht mehr; die lange Reihe der für den Bau fortschritt ungünstigen Vorkommnisse war aber noch immer nicht abgeschlossen. Infolge Tauwetters erreichte das Hochwasser in der Donau vom 24. bis 26. Jänner den höchsten Stand von 2.7 m ober Null unter gleichzeitigem Auftreten von Treibeis von 0.6 m Stärke. Die durch Treibeis beschädigten Trauer mit den Schlagwerken mussten mit Dampf von der Mittelöffnung ans rechte Ufer geschleppt und dort ausgebessert werden. Des andauernden Regens wegen fiel das Hochwasser nur langsam, trotzdem wurde am 27. Jänner bei 2.4 m Wasserstand ober Null das Schlagwerk wieder in die Mittelöffnung gebracht und die Pilotierung fortgesetzt.

Nachdem die unmittelbare Gefahr für die Tragkonstruktion der rechten Strombrücke durch die provisorisch bewirkte Verschraubung und Verdornung behoben war, wurde am 10. Februar auch diese Tragkonstruktion freitragend hergestellt, und es begann die Gerüstabtragung.

Die linke Strombrücke war am 1. Februar fertig montiert. In der Mittelöffnung schritt die Jochaufstellung vom linken zum rechten Strompfeiler vor.

Für den Dampferverkehr mußte daselbst eine genügend große Öffnung so lange freibleiben, bis der Stromverkehr in das rechte Stromfeld übergeleitet werden konnte.

Die Gerüstabtragung im rechten Stromfeld ging nicht so glatt von statten, wie im linken Brückenfeld, weil Pilotenstumpfe unter Wasser herausgezogen werden mußten, die von den Beschädigungen der Joche durch den Eisgang herrührten. Erst am 27. Februar war im rechten Stromfeld durch Abtragen von vier Jochen des Montierungsgerüsts eine 53 m weite Öffnung

für den Stromverkehr geschaffen, nachdem das Abstreifen der Stromsohle mit einer eisernen Kette innerhalb der neuen Durchfahrtsöffnung kein Verkehrshindernis mehr festgestellt hatte.

Die Strombrücke im mittleren Felde wurde in der Zeit von Mitte März bis 19. Mai vollständig montiert.

Einzelne Stadien der Montierung sind in den Schaubildern, Textfiguren 5 und 6 dargestellt.

Nach Abtragung der Gerüstungen und Entfernung aller Jochpiloten war vom 23. März 1900 an das ganze rechtsseitige Stromfeld und vom 5. Juni an auch die

ganze mittlere Stromöffnung für den Schiffsverkehr benutzbar. Die Herstellung der Fahrbahn, der Gehwege und der Oberbaulage konnte nun auf den fertigen Tragwerken fortgesetzt und vollendet werden.

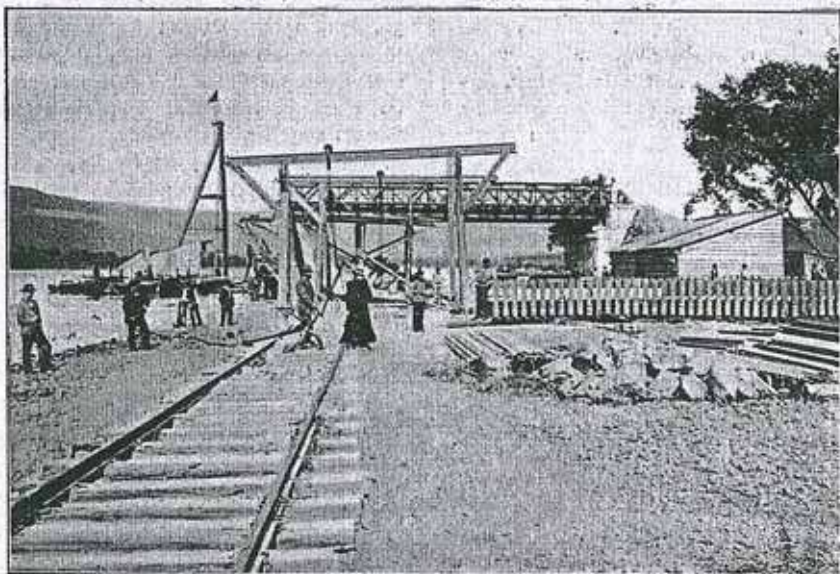
Die gesamte Durchflußweite der neuen Brücke betrug um 98.63 m mehr, als bei der bestehenden Reichsstraßenbrücke, und die Berechnung der Kapazität für die neue Donaubrücke hat 8490 m^3 , für die bestehende nur 7800 m^3 per Sekunde ergeben. Wegen der im Querprofil der neuen Brücke vorhandenen Verschotterung war deren Kapazität noch einer beträchtlichen Erhöhung fähig, was

bei der alten Brücke nicht stattfindet.

Obwohl alle diese Tatsachen zu Gunsten der neuen Brücke sprachen, wurde dennoch der durch die beiden letzten Hochwässer in den weitesten Kreisen hervorgerufenen Beunruhigung durch die nachträgliche Einschaltung einer dritten Flutbrücke von 35 m Lichtweite am linken Ufer Rechnung getragen. Für diese neue Flutbrücke mußte das bestehende linke Widerlager in einen Inundationspfeiler umgestaltet und ein neues Endwiderlager am linken Ufer hergestellt werden.

Da sich die Beschaffung der zur pneumatischen Fundierung nötigen Vorrichtungen eines einzelnen Widerlagers wegen als zu kostspielig erwies, wurde diese Gründung nach der alten Methode ausgeführt. Die durch Spundwände abgeschlossene Baugrube wurde mit zwei Dampfmaschinen ausgeschöpft, sodann ausgebagert und ausbetoniert.

Figur 5.



PILOTIERUNG DES NEUEN DIENSTSTEGES IM RECHTEN BRÜCKENFELD.
(Aufgenommen im Oktober 1899.)

Figur 6.



BEGINN DER MONTIERUNG DER MITTLEREN STROMBRÜCKE.
(Aufgenommen Ende März 1900.)

Das in der Donau herrschende Mittelhochwasser von 211 m über Null erschwerte diese Arbeiten, und es zeigten sich hier recht auffällig die Vorzüge der modernen Gründungsart gegenüber der veralteten.

Der Firma A. Biro wurde Mitte März die Lieferung der Tragkonstruktion für diese Flutbrücke übertragen. Wegen des vorhergegangenen Streikes der Kohlenarbeiter verzögerte sich die Anlieferung dieses Tragwerkes derart, daß erst am 5. November die Montierung zum Abschluß gelangte.

Sämtliche Tragkonstruktionen der neuen Donaubrücke wurden am 5. und 6. November 1900 erprobt; am 13. November wurde bei der technisch-polizeilichen Prüfung der Benützungskonsens erteilt, und am nächstfolgenden Tage ist die Donaubrücke dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Der Zug- und Fuhrwerksverkehr wurde derart geregelt, daß jeder Zug vor der Auffahrt auf die Brücke angehalten wird. Der Zugführer des betreffenden Zuges schließt den Handschranken auf der einen Seite, der am andern Brückenende aufgestellte Wächter schließt den dortigen Handschranken, worauf beide Bedienstete zur Brückenmitte und sodann wieder zurückgehen, um die auf der Brücke befindlichen Fuhrwerke über die Brücke hinaus zu begleiten.

Die Geschwindigkeit der Züge auf der Brücke ist mit 8 km festgesetzt; dieselbe darf 10 km nicht überschreiten, weil normale Sicherheitsschwellen mit Rücksicht auf die Kontinuität der Fahrbahn hier nicht anwendbar waren. Die charakteristischen Details des Einbaues der Bahngleise in die Straßenfahrbahn, welche letztere mit Holzstöckelpflaster auf einem Zoreisenbelage versehen ist, erscheinen in den Fig. 13, 14 und 15 auf Taf. Nr. 32 dargestellt. Die größte gestattete gleichmäßige Belastung der Brückenbahn beträgt 460 kg per Quadratmeter, das zulässig größte Gewicht eines Frachtwagens samt Ladung 12 t; die Tragfähigkeit der Zoreisen der Fahrbahn ist mit einem 20 t schweren Wagen erprobt worden.

Um einen Brand der Holzbedielung der Gehstege sofort löschen zu können, sind mit Wasser gefüllte Bottiche aus Eisenblech aufgestellt.

Die nachträglich zur Ausführung gelangten drei Revisionsfahrstühle (Fig. 10, 11 und 12 auf Taf. Nr. 32) in den großen Stromöffnungen dienen zum Anziehen der Hakenschrauben, welches bei dieser Anlage der Fahrbahn nur von unten aus möglich ist, sowie zu Brückenuntersuchungen, zum Ausbessern von Anstrichmängeln u. s. w.

Schließlich wären noch nachstehende Daten anzuführen:

Kosten der zweiten Donaubrücke bei Linz:

a) Unterbau (Pfeilerfundierung und Aufbau, Anschlußkegel, Treppelwegverlegungen u. a.) Aushub 4743 m³, Mauerwerk 6972 m³, Kosten des Unterbaues 621.900 K

b) Eiserne Tragwerke:

Lieferungsfirma	Bezeichnung	Gewicht (Martin- flußeisen, Zoreisen- belag, Ro- heisenguß, Stahl, Blei etc.) kg	Preis K
A. Biro, Wien	Rechte Flut- brücke à 25 m		
	Lichtweite ...	107.904	53.166
" " "	Zweilinksseitige Flutbrücken à 35 m Licht- weite	322.726	159.762
" " "	Dritte links- seitige Flut- brücke à 35 m Lichtweite ...	164.106	84.819
Österr. Alpine Montan-Gesell- schaft, Graz	Rechtsseitige und mittlere Strombrücke .	1.037.060	557.505
Erste böhm- mähr. Maschi- nenfabrik, Prag	Linksseitige Strombrücke .	518.324	279.405
A. Biro und Al- pine Montan- Gesellschaft	Planausfertigung		3.000 K
Österr. Alpine Montan- Gesellschaft	Zwei Gerüstbrücken à 20 und 35 m Lichtweite		34.500 "
A. Biro	Legen des Bahngleises		32.939 "
"	Sicherheitshölzer, Holzstöckelpflaster		14.143 "
"	Gehstege aus Lärchenpfosten		17.530 "
"	Verschiedenes (Frachtsesen etc.) ..		15.171 "
"	Oberbaumaterialie		12.320 "
"	Revisions-Fahrstühle		13.260 "

Gesamtkosten ... 1.899.420 K

Durchschnittspreis einer Tonne Tragkonstruktion (Martinflußeisen, Zoreisenbelag, Roheisenguß, Stahl, Blei) = 528—K

Fahrbahn (Legen des Bahngleises, Sicherheitshölzer, Holzstöckelpflaster) per 1 m² = 16.80 K

Gehstege aus Lärchenpfosten per 1 m² = 7—K

DRESDEN UND DIE FRAUENKIRCHE.

Von

Hugo Steffen, Architekt, München.

(Hierzu Tafeln Nr. 34—38).

Du schöne Stadt im Herzen des Sachsenlandes, Dresdensia, mit Recht das Elbeflorenz genannt, Dich grüß' ich stets und immer wieder mit Freuden und Begeisterung, so oft mir das Glück zu teil wird, in Deinen Mauern zu weilen und Deine herrlichen Bau- und Kunstdenkmäler, vor allem aus der Barock- und Rokokozeit, bewundern zu können!

Schon beim Betreten der alten Augustusbrücke von Dresden-Neustadt aus sehen wir das Wahrzeichen der Stadt, die Kuppel von Meister Bährs Frauenkirche, wie aus Erz gegossen gegen Himmel ragen und, fast geblendet von so viel Schönheit, stehen wir vor dem herrlichen Panorama, welches sich hier, umrahmt vom köstlichen Landschaftsbilde, vor unseren Augen ausbreitet.

Allgemeine Bauzeitung. 1905.

Majestätisch rauscht der mächtige Elbestrom, von schlanken Dampfern belebt, vorüber an der Terrasse des ehemaligen Lustgartens des allmächtigen Ministers Brühl, mit ihrer breiten Freitreppe und den vergoldeten Figuren der Tageszeiten von Schilling, jetzt durch die neue Kunstakademie von Lipsius noch verschönt. In der Mitte sehen wir das altersgraue Residenzschloss, dessen prächtige Höfe aus der Renaissancezeit noch so wohl erhalten sind, und seitlich davon erhebt sich die katholische Hofkirche, welche August der Starke bei seinem Übertritte vom protestantischen zum katholischen Glauben durch den Italiener Chiaveri mit großem Prunke erbauen ließ. Es waren an dem Baue fast nur italienische Bildhauer beschäftigt, und dicht an der Elbe am Theaterplatze liegen noch eine Reihe ihrer kleinen

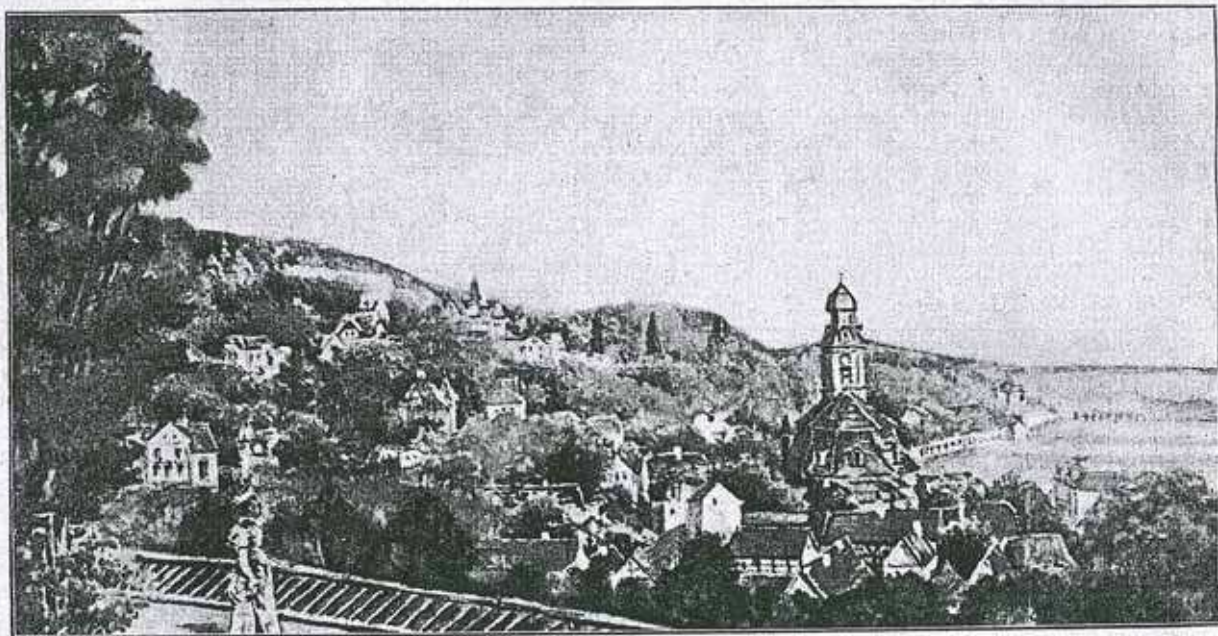
Wohnhäuschen, genannt das italienische Dörfchen, jetzt Helbig's Restaurant, wo, vor allem an schönen Sommerabenden, lustig gezecht wird. Vor Sempers mustergiltigem Hoftheater steht das Denkmal des vorigen Sachsenkönigs Johann, des stillen Gelehrten und Dante-Übersetzers, während sich seitlich des vorgenannten Meisters edles Museum, die griechische Hauptwache von Schinkel und der neurenovierte Teil des königl. Schlosses sowie die Perle barocker Baukunst, der Zwinger, anschließt. Und all diese Meisterwerke kann man mit einem Blick zusammenfassen, wahrlich, eine hehre Hymne der Baukunst! Dazu leuchten noch stromaufwärts die hellen Landhäuser der Loschwitzer Höhen, die Anfänge der sächsischen Schweiz, herab und bei hellem Himmel kann man die charakteristischen Silhouetten ihrer Berge bis nach Böhmen hinein verfolgen, während stromaufwärts, in duftiges Blau gehüllt, die Rebentügel der Lößnitz sichtbar sind.

Die vielen Vorzüge Dresdens wissen die Fremden auch wohl zu würdigen und haben sich deren viele, vor allem Amerikaner und Engländer, zu ständigem Aufenthalte daselbst niedergelassen und ganze Kolonien, in vornehmen Villenvierteln bestehend, gegründet. Doch auch berühmte Männer aller Zeiten

dann zu weiteren Studien in Dresden niederzulassen, wo seine erste Arbeit, die reizende Dorfkirche im idyllischen Dörfchen Loschwitz bei Dresden, war. Sie ist um 1708 entstanden, und wir können dieselbe wohl als eine Vorstudie des Meisters zu seiner Frauenkirche betrachten, da sich in den Grundrissdispositionen viel Anklänge finden. Unsere Abbildung (Textfigur 1) zeigt das Kirchlein mit Mansardendach und anmuthigem Thurmaufbau, malerisch am Fuße der Loschwitzer Höhen, den Anfängen der sächsischen Schweiz, gelegen.

Die ersten Skizzen zur Frauenkirche reichte Bähr im Jahre 1722 dem Räte zu Dresden ein, der jedoch die veranschlagten Kosten von 103.000 Talern zu hoch fand und zwei Jahre später ein einfacheres Modell forderte. König August I. war es nämlich, welcher in Bähr den richtigen Meister erkannte, der imstande wäre, einen für alle Zeiten mustergiltigen protestantischen Kirchenbau zu schaffen. Doch wie fast alle großen Meister, hatte auch Bähr bei Durchbringung seiner Ideen mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen und wurde auch von verschiedenen Seiten stark angefeindet, vor allem des Kuppelbaues wegen, dem niemand eine Haltbarkeit zusprechen wollte. Wie fest die Kuppel aber allem standhielt und heute noch wie aus

Figur 1.



DIE DORFKIRCHE IN LOSCHWITZ BEI DRESDEN.
Bährs erstes Werk.

haben die Schönheiten Dresdens zu würdigen gewußt, und droben auf den Loschwitzer Höhen steht noch das kleine liebliche Schillerhäuschen, wo unser Schiller einige seiner besten Werke vollendete und sich seine Freundschaft mit dem Vater des leider zu früh gefallenen Dresdner Dichters Körner anbahnte. Von neueren Baukünstlern sei nur Gottfried Semper genannt, der hier als Lehrer der Baukunst wirkte und so viele köstliche Renaissancebauten schuf.

Doch heute wollen wir vor allem eines sächsischen Meisters gedenken, des Erbauers der Frauenkirche, Georg Bähr, und uns überhaupt nur auf die Bauten des 18. Jahrhunderts beschränken, welches Dresdens Physiognomie den eigentlichen Stempel aufgedrückt hat.

Unter der Regierung König August I., auch der Starke genannt, dessen prächtige Hofhaltung mit der der Könige von Frankreich wetteiferte, entstanden so viele herrliche Bauten, deren bedeutendste wohl der leider unvollendet gebliebene Zwinger und die Frauenkirche des vorerwähnten Meisters Bähr sind. Letztere vor allem versetzt uns durch ihre Originalität der Konstruktion nebst Grundrisslösung und prachtvoller Silhouette in Staunen und Bewunderung vor des Meisters gewaltigem Wissen und Können in technischer wie künstlerischer Beziehung.

Im Jahre 1666 zu Fürstenwalde in Sachsen geboren, erlernte Georg Bähr später das Zimmerhandwerk, um sich

Eisen gegossen emporragt, zeigt das Bombardement des Siebenjährigen Krieges, wo alle Kugeln völlig wirkungslos an der Gebäu abprallten.

Nachdem Bähr das zweite Modell geliefert hatte, stellte sich wegen der Platzanlage Schwierigkeiten ein, und der Meister mußte zum drittenmale Skizzen und Kostenanschlag fertigen, welcher diesmal zirka 85.000 Taler ausmachte. Um Ersparnis zu erzielen, schlug Bähr vor, nur den oberen Teil des Daches nebst Turm mit Kupfer, die übrigen Teile aber mit Ziegeln einzudecken. Diese Pläne wurden endlich genehmigt und am 27. Mai 1726 ernannte man Bähr zum Architekten und Oberleiter des Kirchenbaues, dessen praktische Ausführung er gemeinsam mit dem Ratmaurermeister Fehre übernahm. Am 16. August desselben Jahres legte man den Grundstein zu jetzigen Frauenkirche.

Nachdem der Bau einige Jahre gediehen, ersuchte Bähr in einem Schreiben den Rat der Stadt um eine veränderte Bauausführung, da er auch den oberen Teil der Kuppel aus massiven Herrnskretschener Sandstein, nach seiner besonderen Art, ohne Kiste, Blei und Eisen herstellen wollte. Man ließ die Idee auch durch verschiedene Fachleute prüfen, welche sie aber alle verwarfen und einen Einsturz von Kuppel und Pyramide befürchteten, sogar der Maurermeister Fehre schloß sich dieser Ansicht an. Meister Bähr ließ sich aber nicht zurückschrecken

Hauptwache dispositionen viel Anklänge finden. Unsere Abbildung (I extingur 1) zeigt das Kirchlein mit Mansardendach und anmutigen Thurm.

DIE EISENBAHN- UND STRASSENBRÜCKE ÜBER DIE DONAU BEI LINZ.

Von Ingenieur Eduard Kundmann, Inspektor der k. k. Staatsbahnen.

Fig. 8. — Querschnitt für die linksseitigen Inundationsbrücken.

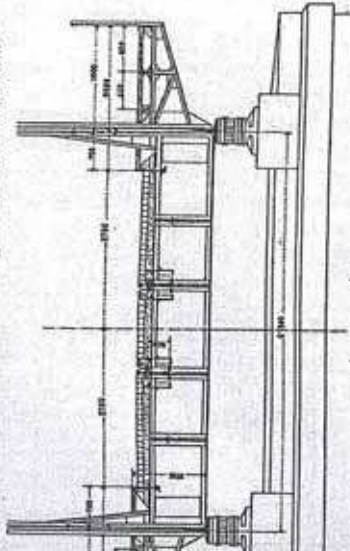


Fig. 9. — Querschnitt für die großen Strombrücken.

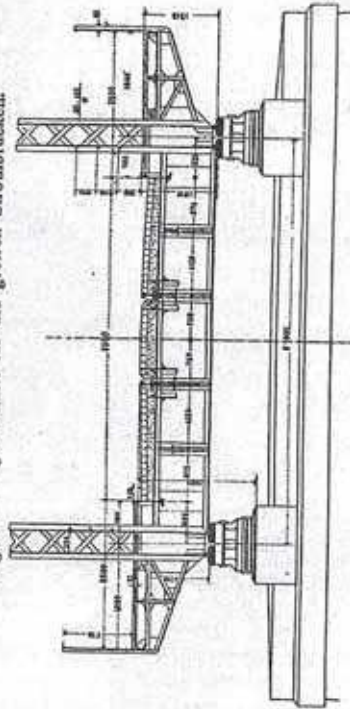


Fig. 10. — Querschnitt für die rechtsseitige Inundationsbrücke.

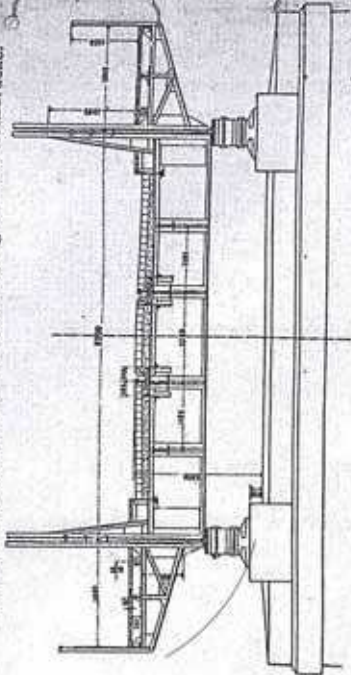


Fig. 10, 11 und 12. — Revisionsfahrstuhl.

Fig. 10. — Längenschnitt.

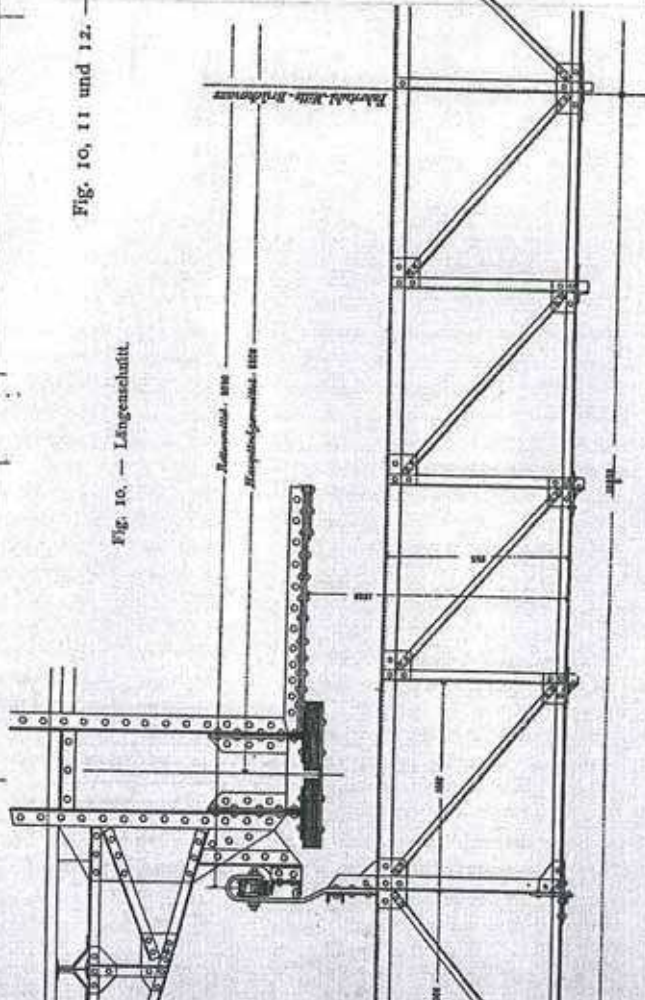


Fig. 11. — Schnitt und Ansicht.

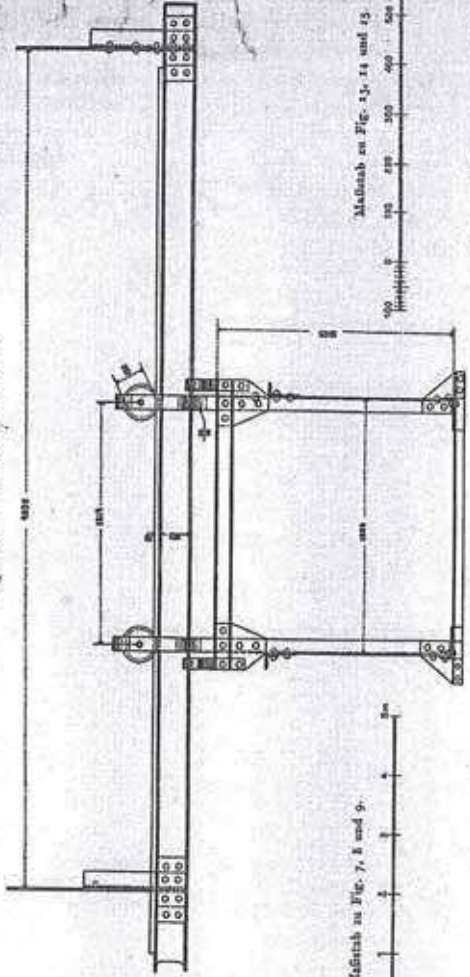


Fig. 13. — Querschnitt.

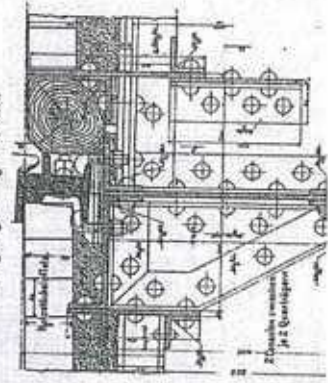


Fig. 13, 14 und 15. — Details der Geleiskonstruktion.

Fig. 14. — Schnitt C-D.

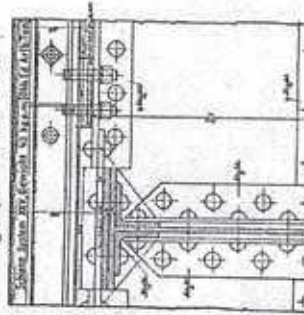


Fig. 15. — Schnitt A-B.

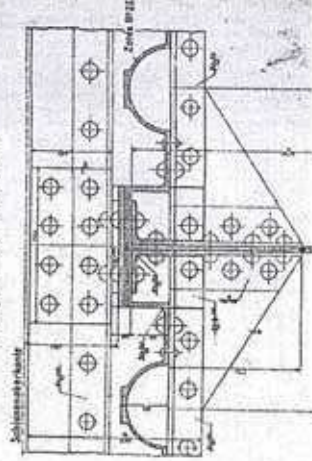
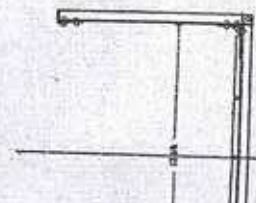


Fig. 12. — Querschnitt.



DIE EISENBAHN- UND STRASSENBRÜCKE ÜBER DIE DONAU BEI LINZ. Von Ingenieur Eduard Kundmann, Inspektor der k. k. Staatsbahnen.

Fig. 1. — Ansicht.

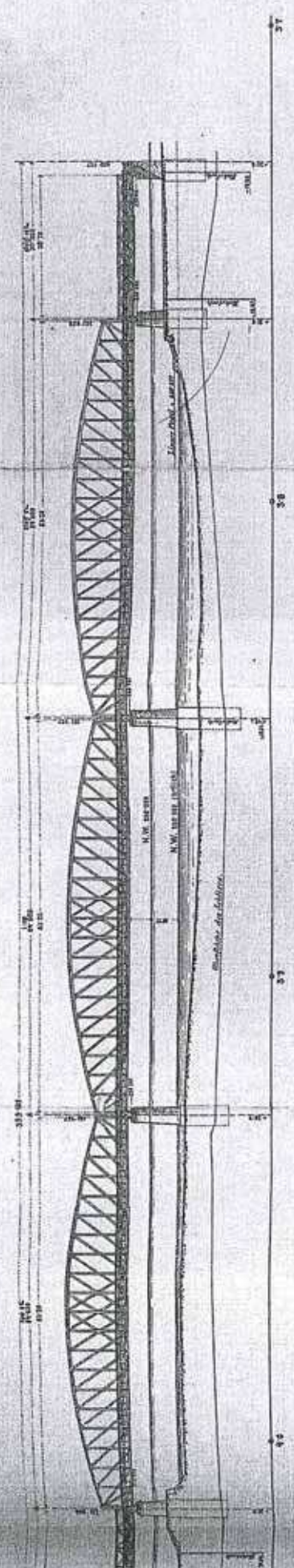
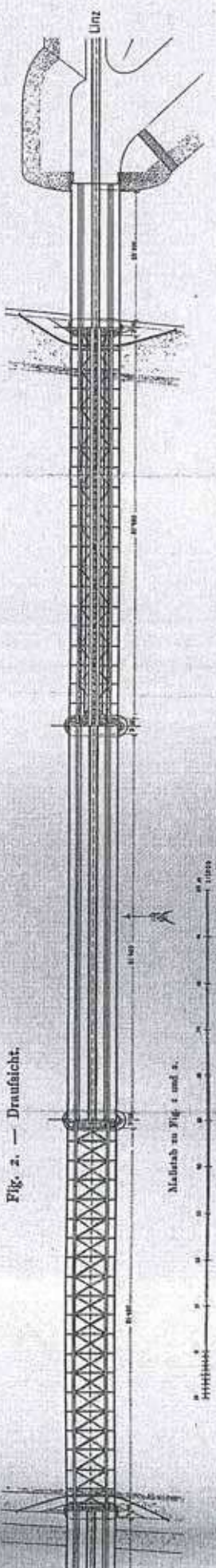


Fig. 2. — Draufsicht.



Maßstab zu Fig. 1 und 2.

4. — Rechter Strompfeiler.

Fig. 5. — Rechter Trennungspfeiler.

Fig. 6. — Rechtes Widerlager.

Ansicht.

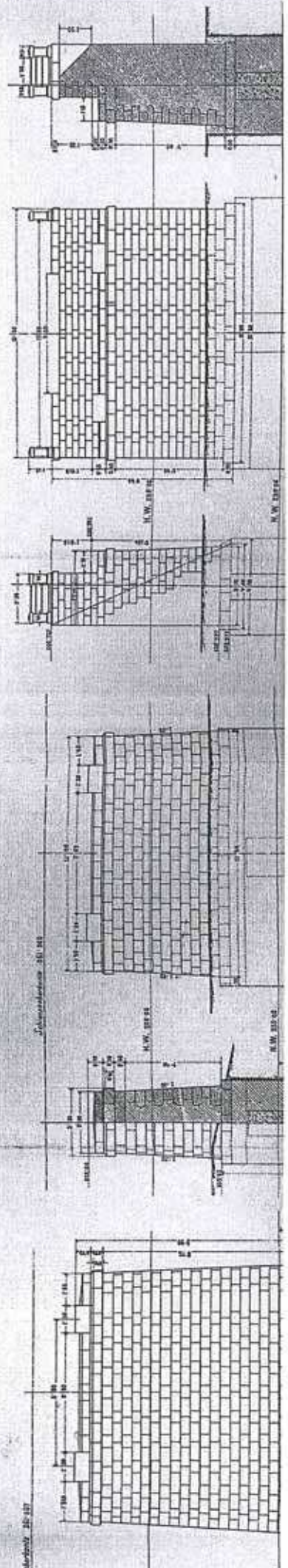
Seitenansicht und Schnitt.

Ansicht.

Seitenansicht.

Seitenansicht.

Schnitt.



DIE EISENBAHN- UND STRASSENBRÜCKE ÜBER DIE DONAU BEI LINZ
Von Ingenieur Eduard Kundmann, Inspektor der k. k. Staatsbahnen.

Bl. 33.

Fig. 16, 17 und 18. — Montierungsgerüst für die rechte Stromöffnung.

Fig. 16. — Ansicht.

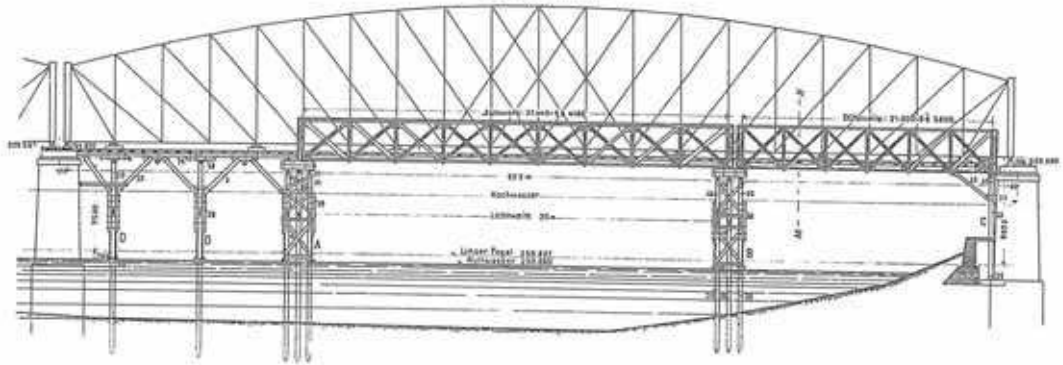


Fig. 17. — Grundriss.



Fig. 18. — Querschnitt M-N.

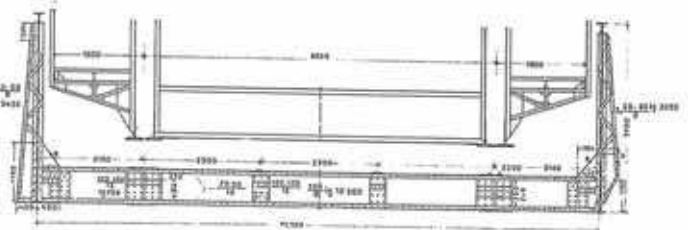


Fig. 19, 20 und 21. — Montierungsgerüst für die mittlere und linke Stromöffnung.

Fig. 19. — Ansicht.

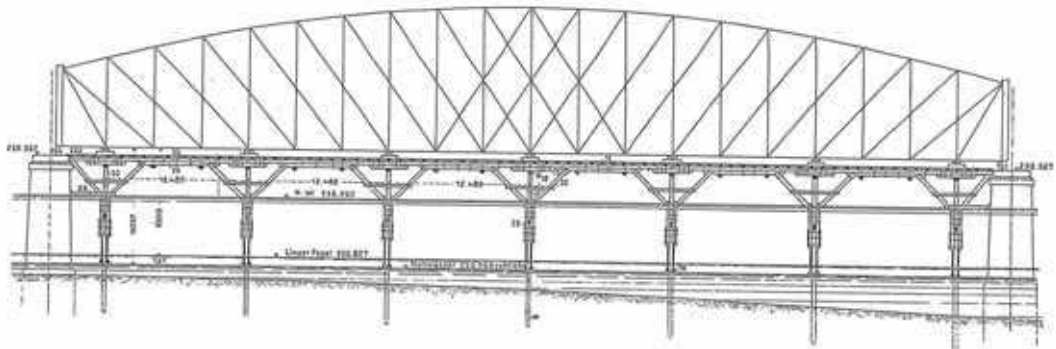
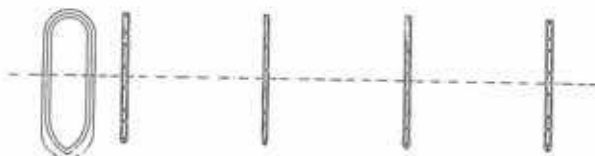


Fig. 20. — Grundriss.



Maßstab zu Fig. 16, 17, 19 und 20.



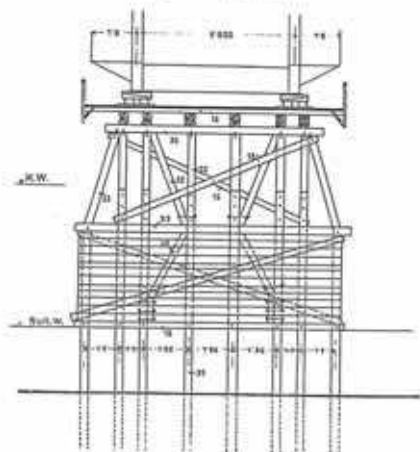
Maßstab zu Fig. 18.



Maßstab zu Fig. 21.



Fig. 21. — Querschnitt.



DIE EISENBAHN- UND STRASSENBRÜCKE ÜBER DIE DONAU BEI LINZ.

Von Ingenieur Eduard Kundmann, Inspektor der k. k. Staatsbahnen.

Zbl. 32.

Fig. 7. — Querschnitt für die linksseitigen Fundationsbrücken.

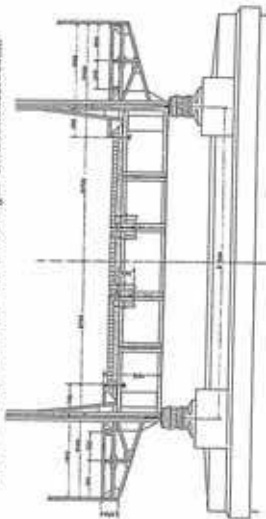


Fig. 8. — Querschnitt für die großen Strombrücken.

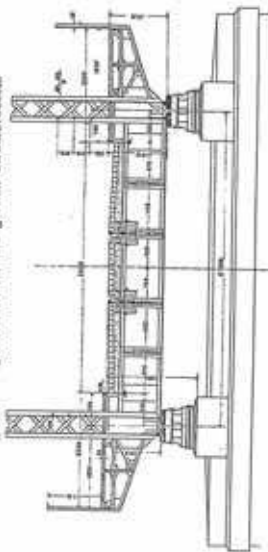


Fig. 9. — Querschnitt für die rechtsseitige Fundationsbrücke.

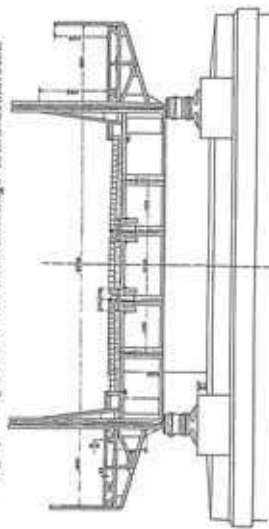


Fig. 10, 11 und 12. — Revisionsfahrstuhl.

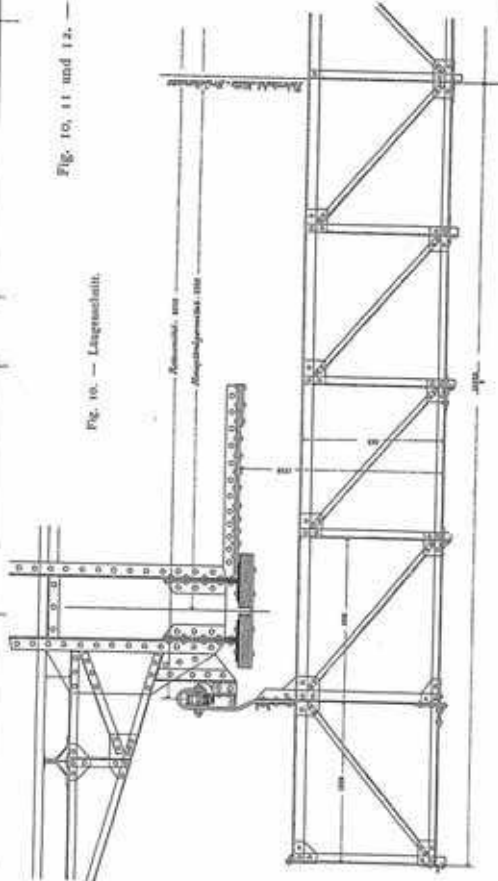


Fig. 10. — Lagerschnitt.

Fig. 11. — Schnitt und Ansicht.

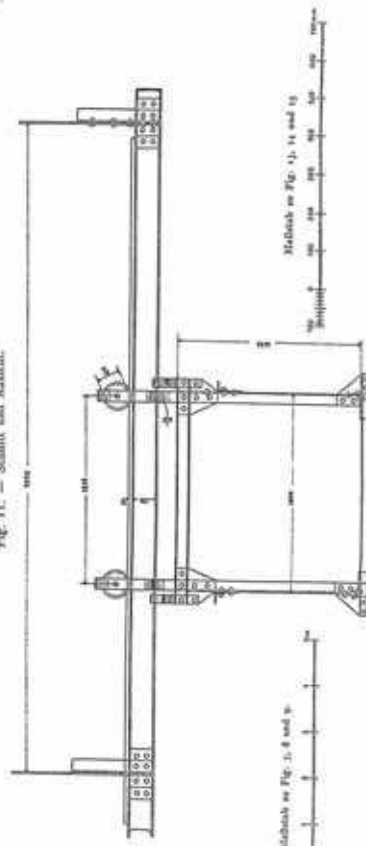


Fig. 13. — Querschnitt.

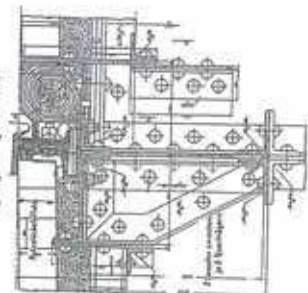


Fig. 12. — Querschnitt.

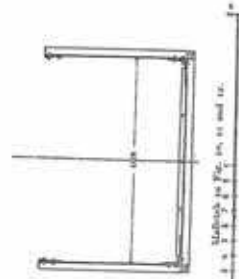


Fig. 13, 14 und 15. — Detail der Geleisekonstruktion.

Fig. 14. — Schnitt C-D.

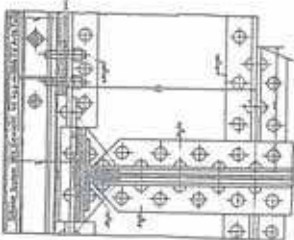
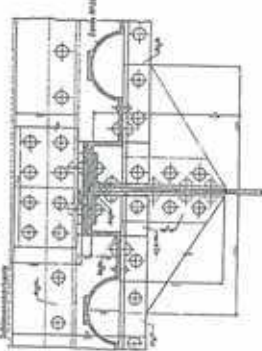


Fig. 15. — Schnitt A-B.



DIE EISENBAHN- UND STRASSENBRÜCKE ÜB

Von Ingenieur Eduard Kundmann, Inspektor

Fig. 1. — Ansicht.

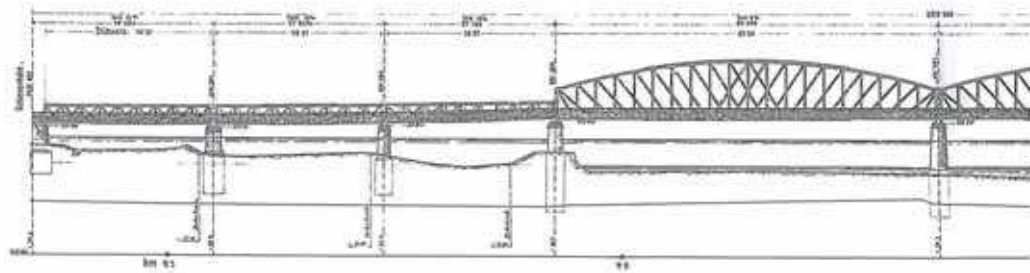


Fig. 2. — Draufsicht.

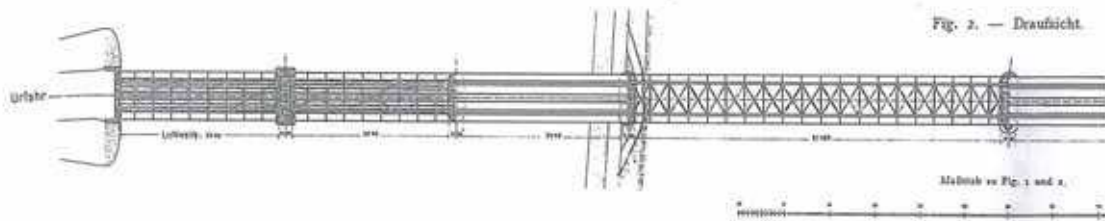


Fig. 3. — Linker Inundationspfeiler.

Fig. 4. — Rechter Strompfeiler.

Pf

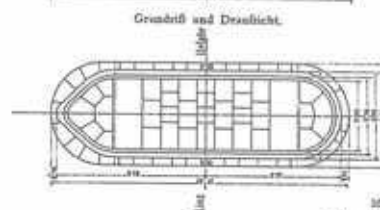
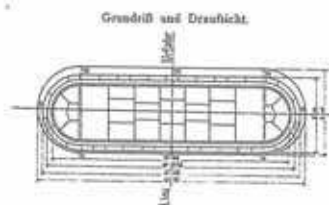
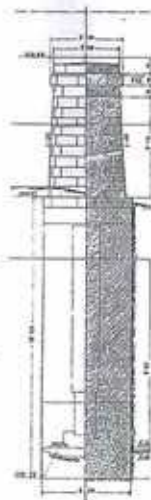
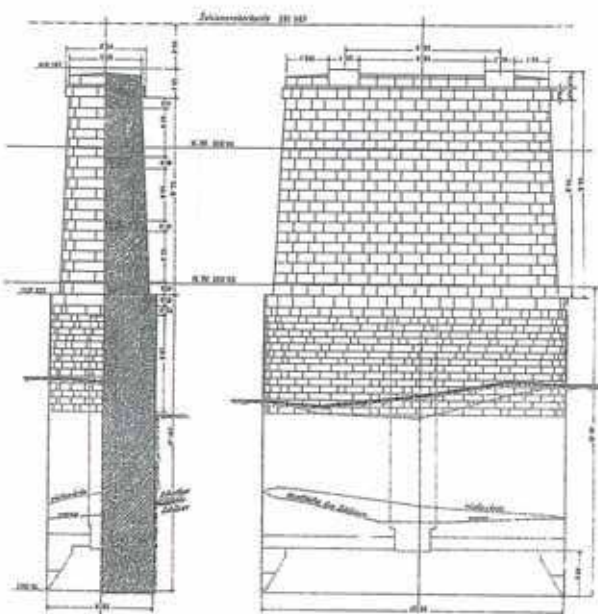
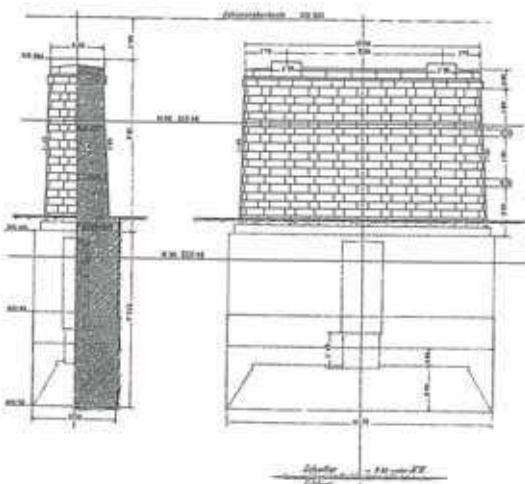
Straßenansicht und Schnitt.

Ansicht.

Straßenansicht und Schnitt.

Ansicht.

Straßenansicht und Schnitt.



Maßstab von Fig. 3, 4, 5 und 6.

BRÜCKEN ÜBER DIE DONAU BEI LINZ

Ing. v. H. v. H., Inspektor der k. k. Staatsbahnen.

Fig. 1. — Ansicht.

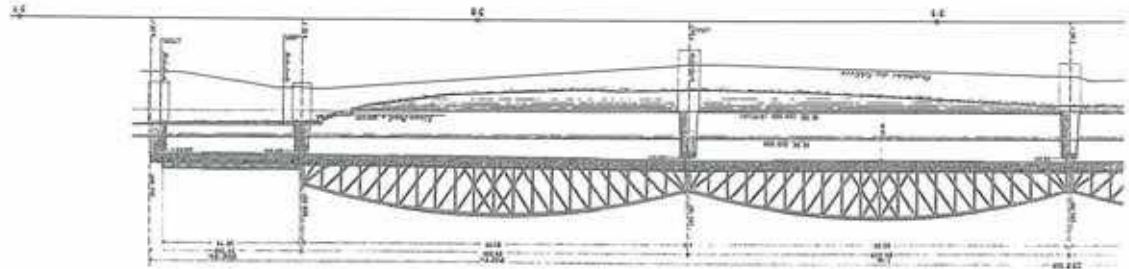


Fig. 2. — Querschnitt.

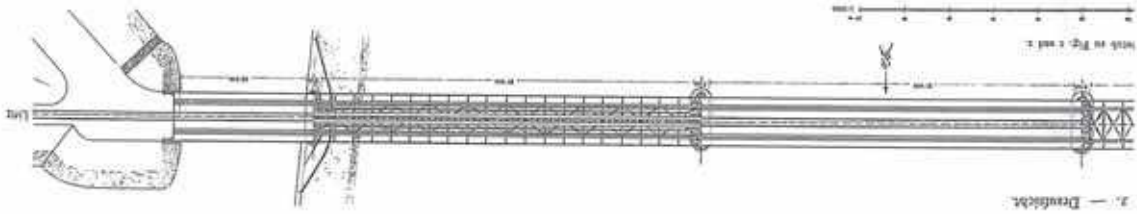


Fig. 3. — Rechteckiger Trennungspfeiler.

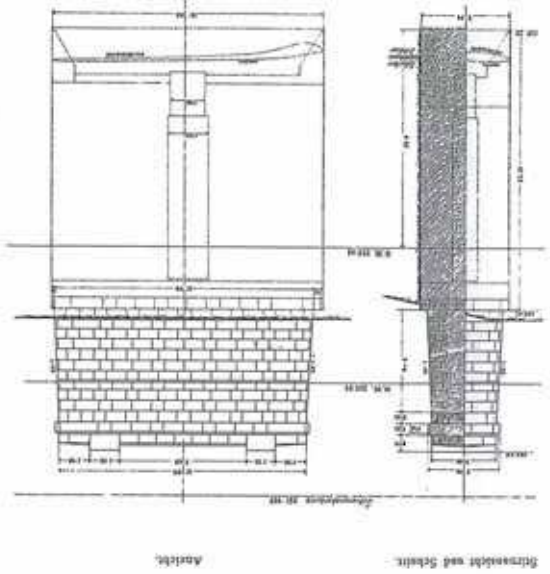


Fig. 4. — Hocher Widerlager.

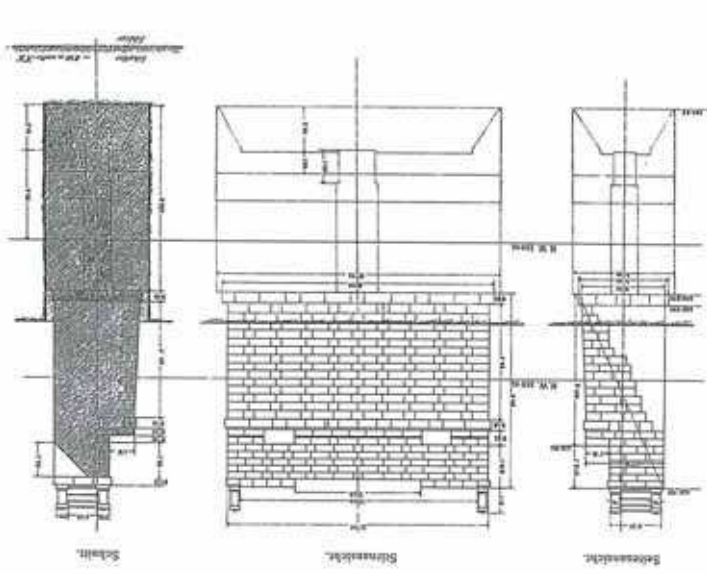


Fig. 5. — Querschnitt des Brückendeckels.

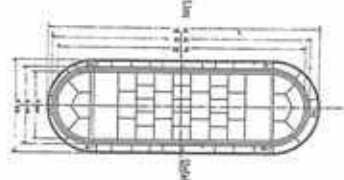
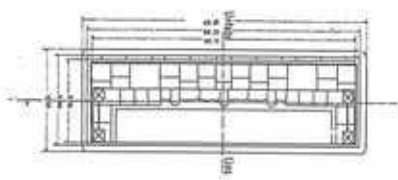


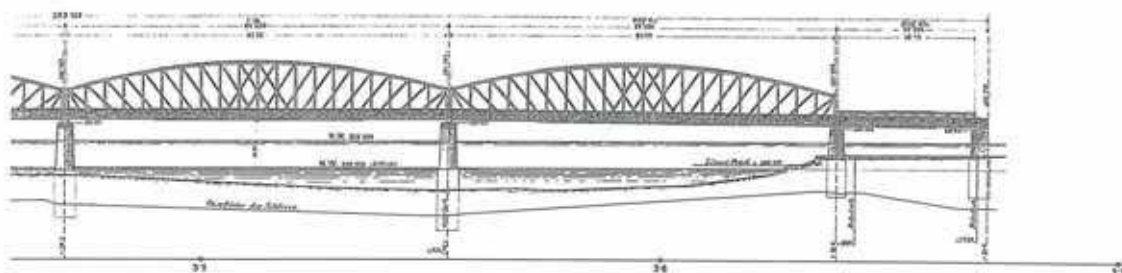
Fig. 6. — Querschnitt des Brückendeckels.



EISENBRÜCKE ÜBER DIE DONAU BEI LINZ.

Imann, Inspektor der k. k. Staatsbahnen.

5. 1. — Ansicht.



2. — Draufsicht.



Fig. 5. — Rechter Trennungspfeiler.

Fig. 6. — Rechtes Widerlager.

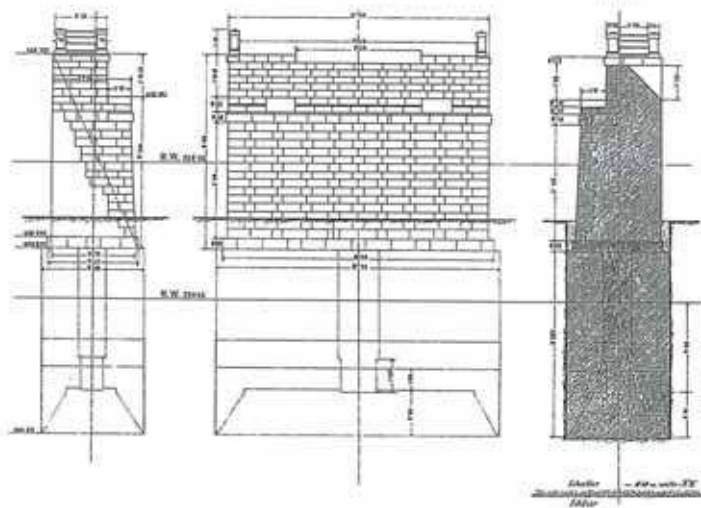
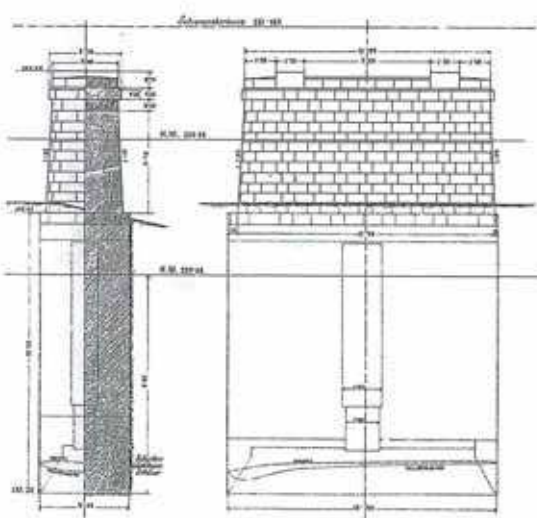
Stirnansicht und Schnitt.

Ansicht.

Seitenansicht.

Stirnansicht.

Schnitt.

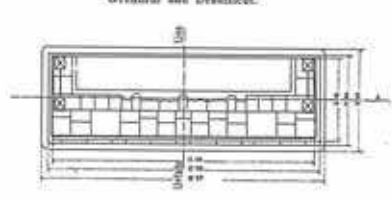
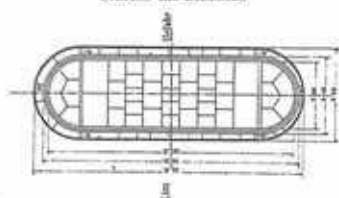


Grundriss und Draufsicht.

Grundriss und Draufsicht.

— von Fig. 5, 6 und 7.

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100



DIE EISENBAHN- UND STRASSENBRÜCKE ÜBER DIE DONAU BEI LINZ

Von Ingenieur Eduard Kundmann, Inspektor der k. k. Staatsbahnen.

Fig. 16, 17 und 18. — Montierungsgerüst für die rechte Stromöffnung.

Bl. 33.

Fig. 16. — Ansicht.

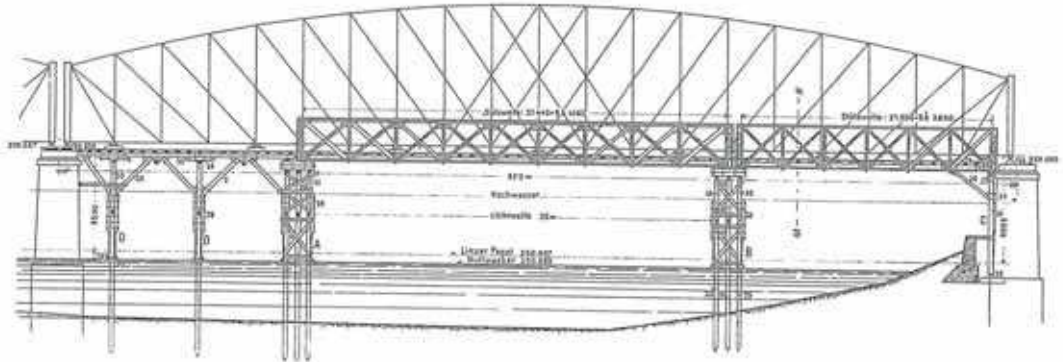


Fig. 17. — Grundriss.



Fig. 18. — Querschnitt M-N.

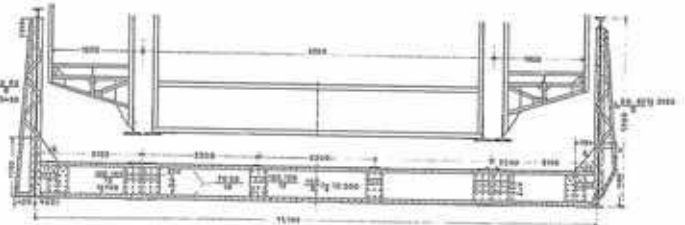


Fig. 19, 20 und 21. — Montierungsgerüst für die mittlere und linke Stromöffnung.

Fig. 19. — Ansicht.

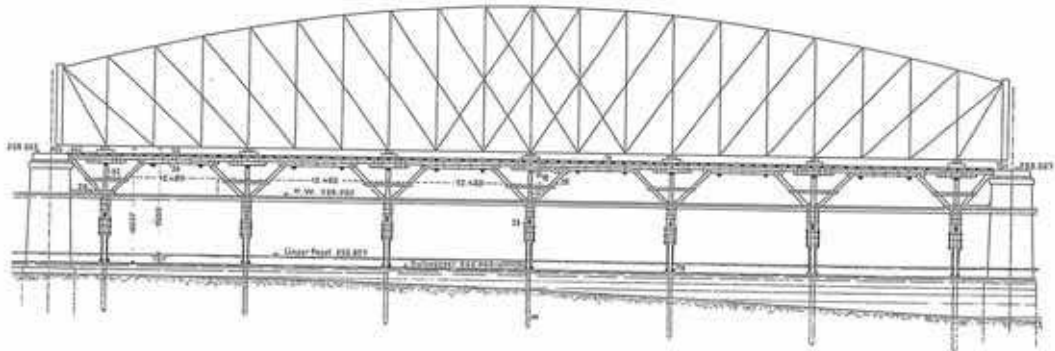


Fig. 20. — Grundriss.



Maßstab zu Fig. 16, 17, 19 und 20.



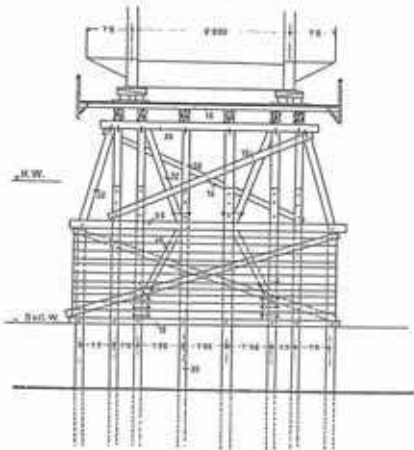
Maßstab zu Fig. 18.



Maßstab zu Fig. 21.



Fig. 21. — Querschnitt.



ZITATE

Aus: Helmut Lackner, Gerhard A. Stadler: Fabriken in der Stadt. Eine Industriegeschichte der Stadt Linz (1990), S. 21f.

„Die heute noch bestehende 361 Meter lange Fachwerk-Spannbrücke mit zwei Strompfeilern und drei Gitterträgern entwarf das Wiener Brückenbau-Unternehmen E. Gaertner, die Eisenkonstruktion lieferten die Österreichisch-Alpine Montangesellschaft und die Prager Brückenbau-Anstalt, Fahrbahn und Gehsteige montierte der Wiener k.k. Kunstschlösser A. Biro.“

Aus: Gerhard A. Stadler: Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich, Band 5: Oberösterreich, Salzburg (Manuskript):

„Die Eisenbahn- und Straßenbrücke besteht aus der zwischen je zwei Strom- und Trennungspfeilern gespannten dreijochigen Strombrücke und den sich an beiden Ufern anschließenden ein- bzw. dreijochigen Flutbrücken, die zwischen den Trennungs- und Inundationspfeilern gespannt sind und auf den Widerlagern aufliegen. Das Mittelfeld der Strombrücke hat eine Länge von 84,6 m, während die rechts und links anschließenden Felder mit 84,5 m nur geringfügig kürzer ausgeführt wurden. Die Flutöffnungen am Urfahrner Ufer weisen Längen von 37,7 m, 37,8 m und 40,1 m auf, die eine Öffnung auf der Linzer Uferseite eine Länge von 30,3 m. Die Gesamtlänge der Eisenkonstruktion beträgt 399,5 m, die mittlere Durchlassöffnung erreicht 10,27 m über dem Normalwasserstand.“

Die Fundierung der Brückenpfeiler in einer Tiefe von 10 bis 14 Metern erfolgte hydraulisch mit Caissons. Das aufgehende Bruchstein-Mauerwerk der Strom- und Trennungspfeiler wurde mit Quadern verkleidet; die Abdeckungen sämtlicher Pfeiler und Widerlager wie auch die Parapete der Widerlager bestehen aus reinem Quader-Mauerwerk. (...) Die Eisentragwerke bestehen aus genieteten Gitterträgern, deren Obergurten durch Querträger verbunden sind.“

Aus: Michael John, Gerhard Stadler: Der Wirtschaftsraum Linz im 19. und frühen 20. Jahrhundert, S. 95-155, IN: Linzer Wirtschaftschronik. Verlag GFW (Gesellschaft für Wirtschaftsdokumentationen GesmbH, Hg.), S. 119:

Die Eisenbahnbrücke als Teil der Trasse Linz-Kremstal...

„(...) Eine Verbindung zum Westbahnhof (Staatsbahnhof) Linz kam erst im Jahre 1900 zustande, als mit der Fertigstellung der Eisenbahnbrücke die Donau überquert werden konnte. Die von lokaler Wirtschaft und Stadt betriebene Verbindungsbahn Urfahr-Linz über die Donau wurde damals nur für den Güterverkehr geöffnet. Die Personenbeförderung blieb weiterhin, und zwar bis dato der Straßenbahn überlassen.“

Donaufreise in alter Zeit

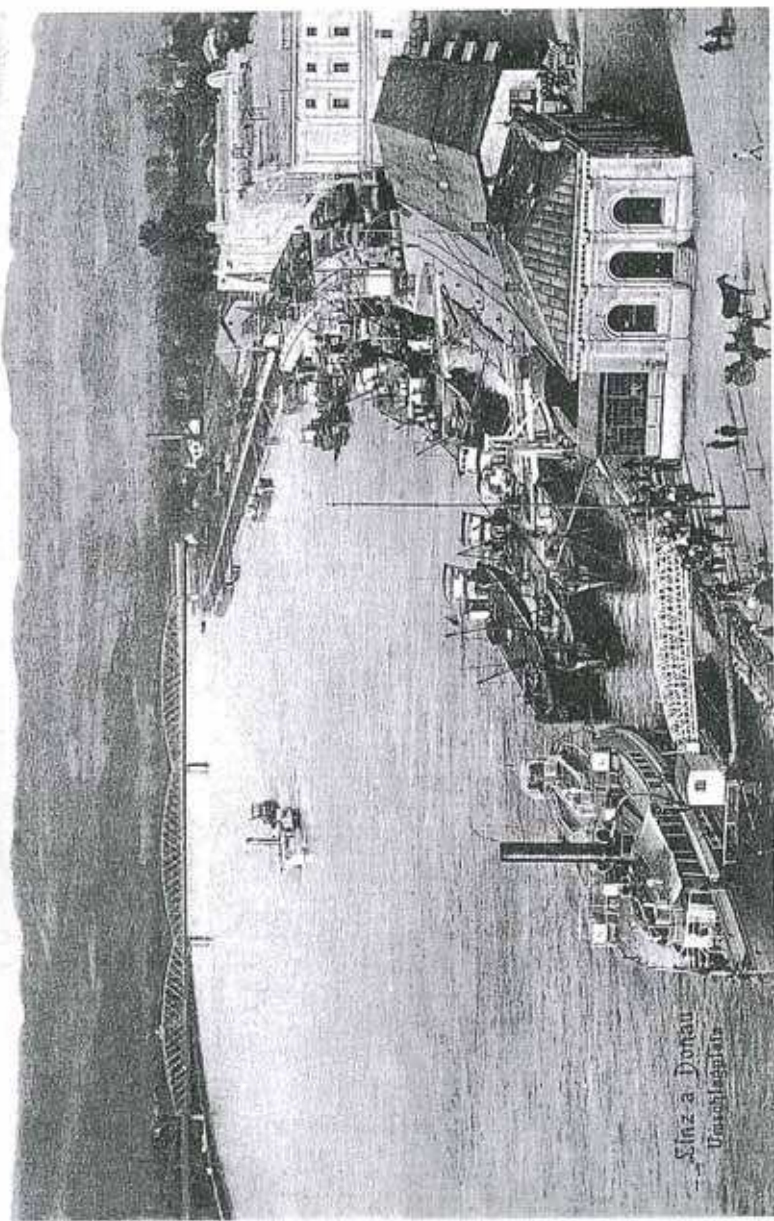
*Der Strom und seine Dampfschiffe
auf alten Ansichtskarten*



Ein historischer Bildband von Regensburg bis zum Schwarzen Meer

Erwin Hauke

MF



40. Stromkilometer 2135

Noch einmal soll ein Panorama der Donaulände folgen. Auf diesem sind die Veränderungen, die bis kurz nach der Jahrhundertwende vorgenommen wurden, nachzuvollziehen. Ursprünglich verlief das Ufer etwa tangential zum sichtbaren Linksbogen. Dieser „Fabriksarm“ folgte in etwa der heutigen Unteren Donaulände, die sich alsdann als Hafenstraße fortsetzt. Er trennte, wie schon erwähnt, die Insel „Straßrau“ vom Stadtgebiet. 1890 begann man diesen Arm zuzuschütten. Sein östlicher Teil diente ab 1909 als Winterhafen. An ihm liegt auch die 1840 gegründete Linzer Schiffswerft. Der Betrieb der Mülhkreissbahn (eröffnet 1888) erforderte eine Brücke (hinten links), die in den Jahren 1897-1900 errichtet und am 14. November 1900 eröffnet wurde. Sie dient noch heute sowohl der Bahn, als auch dem Straßenverkehr. Da die Schienen im Fahrniveau liegen, wird der Autoverkehr angehalten, wenn ein Zug die Donau überquert. Als die Karte 1913 verschickt wurde, war der Ausbau der Anlagen gerade ein Jahr alt. Das Personenschiff am Anlegeponton ist *Neptun*.

FRITZ MAYRHOFER · WILLIBALD KATZINGER

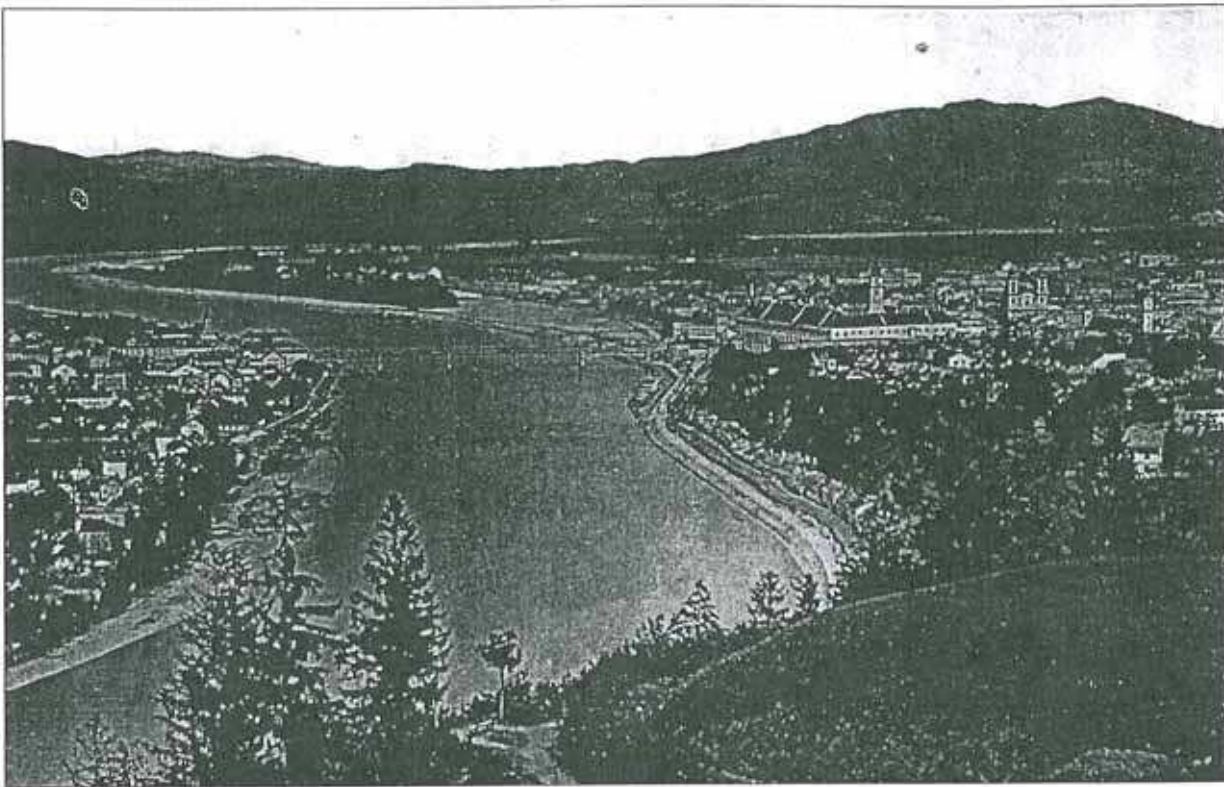
GESCHICHTE DER STADT LINZ

BAND II

VON DER AUFLÄRUNG ZUR GEGENWART

LINZ 1990

VERLAG J. WIMMER



105 Blick auf Linz vom Freinberg aus mit dem im Zuge der Donauregulierung bereits zugeschütteten Fabriksarm. Die Lage der einstigen Straßerinsel ist noch deutlich erkennbar. Stadtmuseum Linz, Lichtbildreferat.

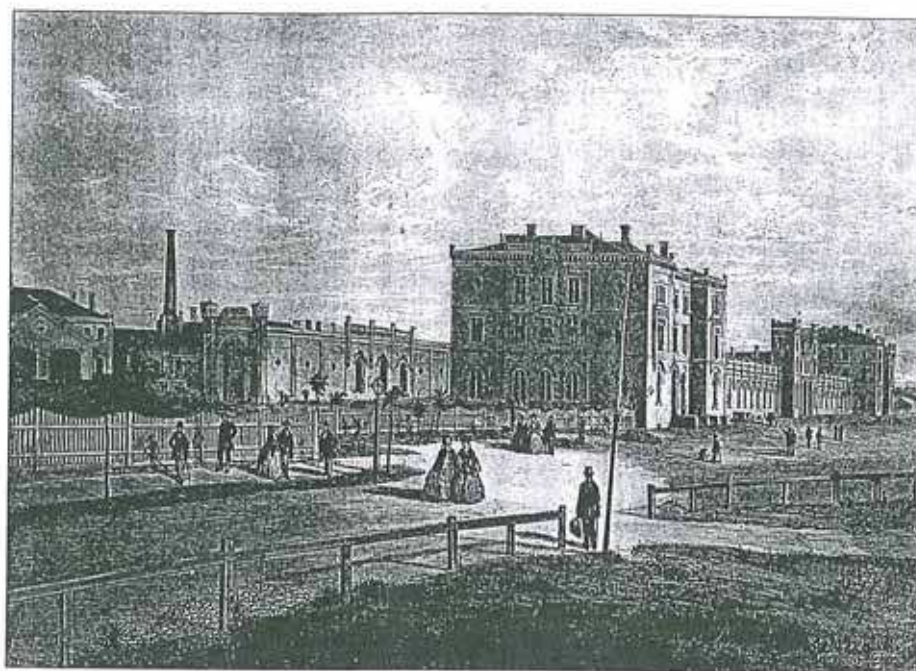
Hafenbeckens sowie die Errichtung eines Hauptbahnhofes auf jenem Grund zur Diskussion, der durch eine Einengung des Hauptgerinnes und des Fabriksarmes gewonnen werden konnte. Das Bestreben, die Bahn möglichst nahe an das Stadtzentrum heranzuführen, hätte die Linzer Stadtentwicklung beeinflusst.

Ausschlaggebend für den weiteren Fortgang wurde die Anregung der Staatsbahndirektion (1882), einen Güterumschlag zwischen Wasser und Schiene einzurichten. Der Fabriksarm wurde in den Jahren 1889 bis 1892 zugeschüttet und auf dem neu entstandenen Donaukai bis zum Ersten Weltkrieg drei Lagerhäuser errichtet. Die Verbindungsbahn von der Westbahn zum Güterumschlagplatz war 1894 fertiggestellt. Sie erhielt 1908 Gleisäste zum Schiffswerft und zu dem zwischen 1897 und 1900 aus dem unteren Teil des Fabriksarmes errichteten Winterhafen.

Verkehr

Die Eisenbahn als neues Verkehrsmittel prägte nicht nur die Stadtplanung, sondern auch die Gesamtentwicklung der Stadt in der

2. Hälfte des 19. Jahrhunderts entscheidend. Als rasches Transportmittel trug sie nicht unwesentlich zur steigenden Industrialisierung und damit verbunden zum raschen Wachstum der Städte bei. Als erste Schienenbahn des Kontinents, die überwiegend dem Salztransport diente, war die Pferdeeisenbahn Gmunden–Linz–Budweis von der Antriebskraft her schon bei ihrer Eröffnung überholt, wiewohl ihr Erbauer Franz Anton Ritter von Gerstner einen Lokomotivbetrieb ins Auge gefaßt hatte. Von weiteren Aktivitäten auf dem Eisenbahnsektor blieb Oberösterreich und somit auch Linz vorerst unberührt. Die im ausgehenden Vormärz durchgeführte Verstaatlichung der Eisenbahnen mußte wegen der schwierigen Finanzlage des Staates während der Zeit des Neoabsolutismus wieder rückgängig gemacht werden (1855). Geringen Erträgen standen eine kostspielige Verwaltung und beträchtliche Zuschüsse entgegen. Die 1851 in einem Staatsvertrag mit Bayern von Österreich eingegangene Verpflichtung, in Salzburg und Passau Anschlüsse an das bayerische Eisenbahnnetz herzustellen, konnten aus diesem Grund vorerst nicht weiterverfolgt werden.



106 Der vom Wiener Architekten Otto Thienemann errichtete Bahnhof der Kaiserin-Elisabeth-Bahn lag abseits vom Stadtzentrum. Aquavellierte Lithographie von Johannes Klaus, 1860. Stadtmuseum Linz, Inv. Nr. 14.384.

Foto: Franz Michalek

Durch das Eisenbahn-Konzessionsgesetz vom Jahre 1854 gab es für Privatinitiativen einen neuen Ansporn, stellte dieses Gesetz doch eine staatliche Zinsengarantie und eine erhöhte Konzessionsdauer von neunzig Jahren in Aussicht. Zwischen 1856 und 1858 wurde von der „k. k. privilegierten Kaiserin-Elisabeth-Bahn“, kurz Westbahn genannt, eine Bahnlinie von Wien nach Linz errichtet, die bis 1860 den Anschluß an das bayerische Eisenbahnnetz in Salzburg erreichte. Der ursprünglich von Linz aus vorgesehene Flügel nach Passau wurde wegen der kürzeren Strecke und des geringeren Kostenaufwandes von Wels aus gebaut und 1861 dem Verkehr übergeben. Die Linzer Bahnhofsanlagen mit einem Frachtenmagazin, zwei Heizhäusern und einer kleinen Reparaturwerkstätte wurden fernab vom Stadtzentrum auf den Gründen der Bauernhöfe Geßböck und Schieferstein errichtet.

Die von der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Pferdeeisenbahn wurde noch 1855 auf der Strecke Linz-Gmunden auf Dampfbetrieb umgestellt, während man von Linz nach Budweis bis 1872 wegen der starken Krümmungen im Streckenabschnitt Linz-Lest den Pferdezug beibehalten mußte. Der parallel zur Westbahn geführte Betrieb auf der Strecke Linz-Lambach wurde 1859 eingestellt, die Erste Eisenbahn-Gesellschaft bereits 1857 von der Kaiserin-Elisabeth-Bahn übernommen, die 1872 die Linie St. Valentin-Gaisbach-Wartberg-Budweis und ein Jahr später den Streckenabschnitt Linz-Gaisbach-Wartberg als Er-

satz für die Pferdeeisenbahn von Linz nach Budweis ausführte.

Der Bau der Bahnlinie Wien-Linz-Salzburg mit der Abzweigung nach Passau löste bald Pläne für Nebenbahnen aus, deren Bedeutung für die Wirtschaft und den Verkehr unbestritten war, konnten sich damit vor allem die Städte doch entsprechende Einflußräume sichern. In diesen Bemühungen erwuchs Linz in der Stadt Wels ein mächtiger Konkurrent, das in der liberalen Ära unter dem Bürgermeister Dr. Franz Groß einen starken wirtschaftlichen und baulichen Aufschwung erlebte und bereits seit der Antike ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt war. Wels konnte durch die Bahnlinie nach Passau und die 1871 errichtete Linie Neumarkt-Kallham-Braunau-Simbach mit Anschluß nach München große Teile des Verkehrs aus dem Innviertel an sich ziehen. Wesentlich bedrohlicher für Linz wurden Welser Pläne zum Bau einer oberösterreichischen Nordbahn mit dem Ausgangspunkt in Böhmisches Wallern über Ulrichsberg-Aigen-Rohrbach-Obermühl-Neuhaus-Aschach-Eferding-Wallern und Wels. Diese Linie sollte eine Fortsetzung nach Rottenmann erhalten. Ziel dieser Bahnverbindung war einerseits eine wirtschaftliche Belebung des westlichen Mühlviertels, auf der anderen Seite wären dadurch die Erzeugnisse der Sensenindustrie aus dem Kremstal nach Wels abgelenkt worden. Freilich stand hinter diesen beiden Projekten der größere Plan, eine Nord-Süd-Verbindung von Böhmen zur Adria zu erhalten, die in der Monarchie eine wesent-

lich größere Rolle als die West-Ost-Verbindung spielte.

Durch den Bau der Kremstalbahn, an dem sich die Stadt Linz, die Allgemeine Sparkasse, die Bank für Oberösterreich und Salzburg, das Land Oberösterreich und das Stift Kremsmünster mit namhaften Beträgen beteiligten und der von der Handelskammer gefördert wurde, kam Linz den Welser Plänen zuvor. Die Bahn benützte bis Wegscheid die Trasse der ehemaligen Pferdeisenbahn. 1881 war das Teilstück bis Kremsmünster fertiggestellt, zwei Jahre später erfolgte die Verlängerung bis Micheldorf und schließlich wurde 1888 Klaus erreicht. Die weitere Verbindung nach Selzthal samt dem Bau des Bosrucktunnels wurde nach dem Übergang der Kremstalbahnsgesellschaft an die Staatseisenbahnverwaltung 1906 hergestellt und damit der Anschluß nach dem Süden gefunden. Im Zuge der Errichtung der „Pyhrnbahn“ erfolgten zahlreiche Umbauten der bestehenden Strecke. Die Ausfahrt aus dem Linzer Bahnhof wurde dabei in westliche Richtung mit der Abzweigung von der Westbahnstrecke bei Untergaumberg verlegt.

Gleichzeitig mit dem Bau der Kremstalbahn wurden von Linz und Urfahr, das nach der Einstellung der Pferdeisenbahn keinen Anschluß an das Eisenbahnnetz mehr besaß, große Anstrengungen für den Bau einer Eisenbahn in das obere Mühlviertel unternommen. Unterstützt wurden diese Pläne von der Handelskammer. Die Finanzierung des Bahnbaues mußte wie bei der Kremstalbahn über Anleihen erfolgen. Seine Bedeutung für beide Städte zeigt sich schon darin, daß die beiden Bürgermeister Johann Evangelist Wimhölzel und Josef Kaar als Konzessionäre auftraten. Unstimmigkeiten mit einigen Mühlviertler Orten über die Trassenführung – so strebte Leonfelden einen Anschluß an die Bahn an – konnten beigelegt werden. 1888 wurde der Betrieb der Mühlkreisbahn auf der Strecke Urfahr-Neufelden-Rohrbach-Aigen aufgenommen und damit auch das obere Mühlviertel dem Linzer Einflußbereich gesichert. Das weitere Festhalten von Wels an den Nordbahnplänen, die mit dem Bau einer Lokalbahn von Wels über Eferding nach Aschach (1886) erste Ansätze erfuhren, aktualisierte die Frage nach einer Anbindung der Mühlkreisbahn, deren Betrieb seit 1900 von den Staatsbahnen geführt wurde, an die Westbahn. Urfahrer Bestrebungen, die Bahn bei Steyregg in die Budweiser Linie einzubinden, wurde von Linzer Seite mit der Forderung nach der Errichtung einer zweiten

kombinierten Straßen- und Eisenbahnbrücke über die Donau und der Anbindung an den Staatsbahnhof begegnet. Der ersehnte direkte Anschluß kam erst 1900 mit der Eröffnung der Verbindungsbahn von Urfahr zum Staatsbahnhof zustande.

Einen neuralgischen Punkt in den Auseinandersetzungen mit Wels bildeten seit den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts bestehende Linzer Absichten einer Bahnverbindung nach dem „Linzer Gemüsegarten“ Eferding mit einer Fortsetzung über Waizenkirchen nach Neumarkt-Kallham. 1895 wurden von einem Aktionskomitee unter Führung des Linzer Großkaufmanns Mathias Poche Vorarbeiten aufgenommen. Ein Parallelprojekt, das dann allerdings nicht weiterverfolgt wurde, sah eine Trassenführung vom Linzer Donauumschlagplatz über Wilhering-Eferding-Waizenkirchen nach Peuerbach vor. Wels, das nicht zu Unrecht eine Konkurrenzierung der Aschacher Linie befürchtete, vermochte diese Pläne vorerst erfolgreich zu bekämpfen, sodaß 1908 lediglich die Strecke Neumarkt-Kallham-Waizenkirchen mit einem Flügel nach Peuerbach eröffnet werden konnte. Zweifellos

107 Mit der Eröffnung der Kremstalbahn erschloß die Stadt Linz das Kremstal mit seiner wichtigen Sensenindustrie.

Archiv der Stadt Linz, Dokumentation.

Kundmachung.

Die

Eröffnung der Kremstalbahn

für den

Personen- & Frachtenverkehr

findet

Samstag den 30. April

statt.

Die Stationen

Kematen, Rohr - Bad Hall

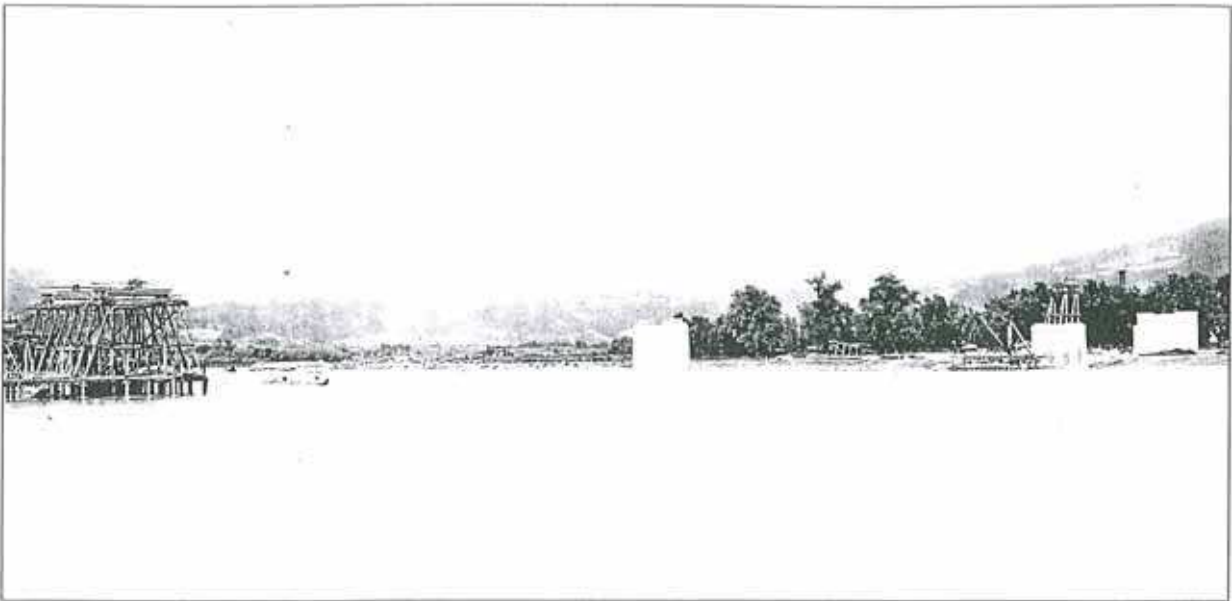
werden für den Frachtenverkehr erst

am 9. Mai

eröffnet. (962) 2-1

Linz, am 28. April 1881.

Die Direktion der Kremstalbahn-Gesellschaft.



109 Mit dem Bau einer kombinierten Straßen- und Eisenbahnbrücke kam 1900 die Anbindung der Mühlkreisbahn an das Netz der Staatsbahnen zustande. Das Bild zeigt die Bauarbeiten an den Brückenpfeilern im Jahre 1898. Archiv der Stadt Linz, Dokumentation.

schwebten die Welser Nordbahnpläne wie ein Damoklesschwert ständig über der Linzer Eisenbahnpolitik. Sie erfuhren um die Jahrhundertwende eine günstige Beurteilung durch die staatlichen Stellen. Besonderes Interesse brachten auch einige an der Mühlkreisbahn gelegene Orte diesem Vorhaben entgegen, solange diese Bahn keinen Anschluß an das Staatsbahnnetz in Linz besaß. Mit dem Ausbau bzw. der Fertigstellung der Pyhrnbahn als weitere alpenquerende Nord-Süd-Verbindung gewannen die von Wels vertretenen Pläne einer Verbindung von Aschach zur Mühlkreisbahn erneut an Aktualität. Die Wogen zwischen den beiden Städten gingen in dieser Angelegenheit zeitweise sehr hoch, zumal Wels den Bau der Eferdinger Bahn von einer Anbindung der Aschacher Strecke an die Mühlkreisbahn bzw. von einer Verbindungslinie von Wels an die Pyhrnbahn und deren Ausbau als Hauptlinie abhängig machte. Angesichts der schon bestehenden Strecke von Waizenkirchen nach Neumarkt-Kallham (Peuerbach) unternahm Linz unter Bürgermeister Dinghofer große Anstrengungen um den Bau der Bahn nach Eferding und Waizenkirchen, die schließlich 1912 den Betrieb aufnehmen konnte. Sie bewährte sich in dem bald darauf ausbrechenden Ersten Weltkrieg für die Versorgung der Stadt Linz mit Lebensmitteln.

Die Versorgung der Landeshauptstadt mit Produkten aus einem der landwirtschaftlich ertragreichsten Gebiete Oberösterreichs lag den

Plänen einer Bahn von Ebelsberg über St. Florian nach Steyr mit einer Anbindung an die Linzer Straßenbahn zugrunde. Das Projekt stieß vor allem bei der Steyrer Geschäftswelt auf wenig Gegenliebe, da eine Ablenkung des Verkehrs nach Linz befürchtet wurde. Die Uneinigkeit über den Endpunkt der Bahn in Steyr führte schließlich nur zur Verwirklichung des Teilstückes Ebelsberg–St. Florian der besonders von Linz und dem Stift St. Florian geförderten Linie.

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs kamen alle weiteren Bahnbaupläne zum Stillstand, obwohl es an zahlreichen Lokalbahnprojekten nicht fehlte. So trachtete die Stadt Linz, eine Bahnverbindung auf dem kürzesten uralten Verkehrsweg über den Haselgraben über Zwettl und Leonfelden nach Hohenfurt in den südböhmischen Raum zu erhalten, um auf diese Weise das mittlere Mühlviertel verkehrsmäßig besser anbinden zu können. Parallel dazu wurde der Bau einer Kanalverbindung von der Moldau zur Donau bei Linz unterstützt, deren Bau wegen der großen Höhendifferenz vom technischen Standpunkt aus wohl sehr problematisch gewesen wäre. Das westliche Waldviertel sollte durch eine von der Budweiser Linie abzweigende Bahn der Linzer Interessenssphäre gesichert werden. Die Nachkriegszeit mit ihrer schwierigen wirtschaftlichen Lage machte alle weiteren Pläne zunichte. Durch den Zerfall der Monarchie sank aber auch die Bedeutung der Nord-Süd-Verbindun-

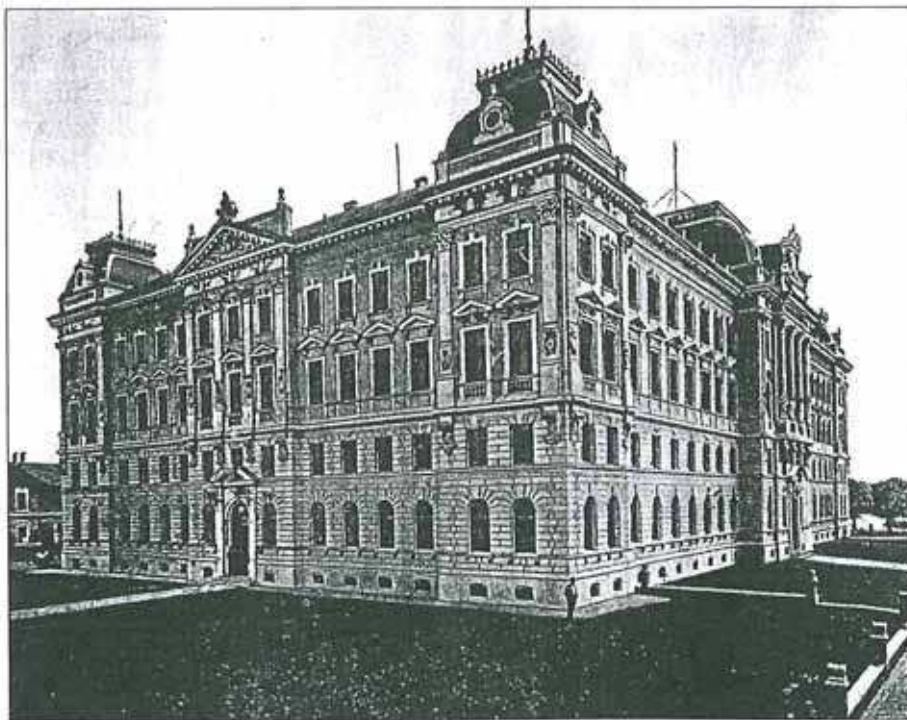
gen. Die zunehmende Motorisierung wurde ein ernster Konkurrent vor allem für den Lokalbahnbau. Es ist symptomatisch für die sich abzeichnenden Umbruchstendenzen im Verkehr, daß die 1912 aufgenommene Autobusverbindung von Linz nach Leonfelden, die ursprünglich nur als Provisorium bis zur Fertigstellung der Bahn gedacht war, bis heute als einzige öffentliche Verkehrseinrichtung auf dieser Strecke bestehen blieb.

Der zunehmende Eisenbahnverkehr auf der einen Seite und konjunkturelle Einbrüche auf der anderen Seite verlangten nach adäquaten organisatorischen Maßnahmen. Anfang der siebziger Jahre wurde der Eisenbahnbau wie andere Bereiche vom Spekulationsfieber erfaßt. Die im Gefolge der Wirtschaftskrise von 1873 entstandene Notlage der Bahnen, die die Ausführung mehrerer Projekte empfindlich verzögerte, zwang die Regierung zu einer Umstrukturierung des Eisenbahnwesens. Im Zuge dieser Maßnahmen wurde 1884 die Kaiserin-Elisabeth-Bahn verstaatlicht und in Linz eine Eisenbahnbetriebsdirektion eingerichtet. Mit der fortschreitenden Verstaatlichung und der Ausweitung des Eisenbahnnetzes wurde die Stadt 1896 Sitz einer Staatsbahndirektion, für die 1899/1900 ein eigenes Direktionsgebäude gegenüber dem Volksgarten errichtet wurde.

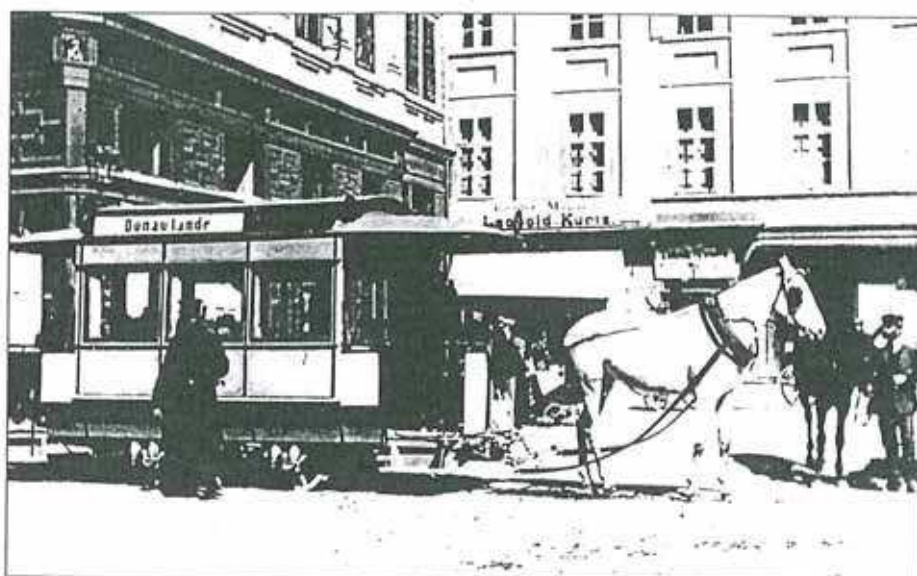
Für die allgemeine Steigerung des Verkehrs – seit 1874 war die Strecke Wien–Wels doppelgleisig ausgebaut worden – und die Ver-

dichtung des Eisenbahnnetzes erwiesen sich die Linzer Bahnhofsanlagen bald als unzulänglich. Bereits 1872 mußte der Frachtverkehr nach der Auflassung der Pferdebahnlinie zum Bahnhof „Zur eisernen Hand“ (Südbahnhof) verlegt werden, der sich aber gleichfalls bald als unzureichend erwies und 1882 durch einen neuen Frachten- und Rangierbahnhof zwischen dem Personenbahnhof und der Weingartshofstraße ersetzt wurde. Schwierigkeiten ergaben sich auch bei der Abwicklung des Personenverkehrs, sodaß seit Mitte der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts Pläne für einen generellen Bahnhofumbau auftauchten. Zu einer Lösung der Frage kam es erst 1912. Die Stadt hatte großes Interesse, alle Anlagen möglichst an den Stadtrand zu verlegen, die nicht unbedingt in Zentrumsnähe gebraucht wurden, um die künftige Ausbreitung und Entwicklung nicht zu behindern. Trotz des Krieges konnte der für militärische Zwecke dringliche Reihungs- und Aufstellungsbahnhof 1916 noch vollendet werden, der Gesamtumbau zog sich aber weit in die Zwischenkriegszeit hinein.

Das Städtewachstum machte die Frage des innerstädtischen Verkehrs zu einem zentralen Problem. Damit stand Linz nicht allein da. Vor allem der Zubringerdienst zu den meist vom Stadtzentrum abgelegenen Bahnhöfen erforderte neue Überlegungen. Der Gedanke einer Straßenbahn als billiges Massenbeförderungsmittel für die Bevölkerung tauchte in Linz erst-



110 Das Direktionsgebäude der k. k. Staatsbahnen wurde 1899/1900 nach Plänen des Linzer Architekten Gustav Steinberger errichtet. An der linken Bildseite ist ein Stück des Bahnhofs der Krummbahn zu sehen. Stadtmuseum Linz, Lichtbildreferat.



111 Zwischen 1880 und 1897 verkehrte die Pferdestraßenbahn von Urfahr zum Staatsbahnhof. Archiv der Stadt Linz, Dokumentation.

mals 1877 auf. Es entsprach durchaus liberalen Grundsätzen, ertragswirtschaftlich zu führenden Unternehmungen der privaten Initiative zu überlassen. Schließlich erhielt der Direktor der Triester Pferdetramway, Ludwig Philipp Schmidt, 1879 von der Stadt die Bewilligung zur Herstellung einer Pferdestraßenbahn vom Staatsbahnhof nach Urfahr „ohne Belastung des Gemeindevermögens“. Trotz der Skepsis eines Teiles der Linzer Bevölkerung entwickelte sich der Verkehr auf der schon ein Jahr später eröffneten Pferdetramway zufriedenstellend. 1887 ging sie in den Besitz des bereits als Mitteilhaber fungierenden Linzer Kaufmannes Hermann Hofmann über. Die Eröffnung der Mühlkreisbahn veranlaßte ihn, die Linie, die ursprünglich auf dem Hirschkampplatz beim Bahnhof der Pferdeisenbahn endete, bis zum neuen Bahnhof zu verlängern.

Die zunehmende Bedeutung der elektrischen Energie seit den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts sollte auch bei der Tramway zum Tragen kommen. 1897 übernahm sie ein Konsortium, das unter der Führung Dr. Carl Beurles stand und sich aus der Länderbank, der Union-Elektrizitätsgesellschaft Berlin und der Bauunternehmung Ritschl & Komp. zusammensetzte. Dieses Konsortium der Tramway- und Elektrizitätsgesellschaft (T.E.G.) führte nicht nur die Elektrifizierung der Straßenbahn als eine der ersten Österreichs durch, sondern nahm ein Jahr später auch die steilste Adhäsionsbahn Europas, die Pöstlingbergbahn, in Betrieb. Sie war von ihrem ursprünglichen Planer Josef Urban als Zahnradbahn konzipiert gewesen. Bereits seit der Zeit der Pferdetramway bestanden Pläne, eine Linie von der Blu-

mau entlang der Wiener Straße nach Kleinmünchen zu führen. 1902 wurden sie realisiert. Die Verlängerung nach Ebelsberg, aktuell seit dem Bau der Florianerbahn (1913), scheiterte vorerst an der zu schwachen Holzbrücke über die Traun, die erst 1927–1929 durch einen neuen Übergang ersetzt werden konnte.

1896 hatte die Stadtgemeinde die Tramway- und Elektrizitätsgesellschaft zum Bau einer Zweiglinie von der Donaubrücke zur Schwimmschule an der Unteren Donaulände verpflichtet, doch nahm man von diesem Projekt wieder Abstand, da nicht unbegründete Zweifel an seiner Rentabilität auftauchten. Studien ergaben die Notwendigkeit einer Linie von den Stadtteilen am Fuß des Bauernberges zu den Krankenhäusern im Osten der Stadt. Mit der Anbindung der Mozartstraße an die Landstraße konnte 1914 eine Querverbindung vom Beginn der Waldeggstraße im Westen über die Stockhofstraße–Herrenstraße–Rudigerstraße–Mozartstraße und Weißenwolffstraße bis zum Evangelischen Krankenhaus eröffnet werden.

Ver- und Entsorgung

Stadtwachstum, Bevölkerungszunahme, Industrialisierung und gesteigertes Verkehrsaufkommen rückten in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts Probleme in den Vordergrund, die es bis dahin in dieser Größenordnung entweder nicht gab oder die nicht als Aufgabe der öffentlichen Hand akzeptiert wurden. Die Notwendigkeit einer „Städtehygiene“ drang erst durch die Fortschritte auf den Gebieten der Medizin,

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 07.02.2009 - Seite 001

"Wir haben Krieg"

Sie haben die Kämpfe am 12. Februar 1934 als Kinder erlebt: Leopoldine Feichtinger und Max Lotteraner gehören zur letzten Generation, die ihren Enkeln über diesen Tag erzählen kann.

Von Anna Weidenholzer

„Weißt du“, sagt Leopoldine Feichtinger nach einem Satz, und immer wieder hängt sie diese Phrase an. Als würde sie sich vergewissern, dass kein Wort verloren geht. Leopoldine Feichtinger erzählt von den 1930er-Jahren, von ihrer Jugend, dem Versuch, Arbeit zu finden. Sie erzählt, was in zig Büchern festgehalten wurde. Sie erzählt, was sie mit ihren eigenen Augen gesehen hat.

„Dirndl, was machst denn du da auf der Straße“, hat ein Mann damals zu ihr gesagt. Es war ein kalter Wintertag, und die 13-jährige Poldi war mit einem Schubkarren unterwegs zum Großhändler in Urfahr, um dort Waren für die Gemischtwarenhandlung ihrer Tante zu holen. „Was denn?“, antwortete das Mädchen. „Wir haben Krieg“, sagte der Mann.

Es war das erste Mal, dass Leopoldine Feichtinger von diesem Krieg hörte. Es war Montagmorgen, der 12. Februar 1934. Der Republikanische Schutzbund und die Heimwehr kämpften gegeneinander. Leopoldine Feichtinger ist währenddessen mit ihrem Schubkarren durch die Straßen gegangen.

Menschen hat sie dabei kaum getroffen. „Warum, was für ein Krieg - warum haben wir Krieg?“, hat sie sich gefragt. Während Leopoldine Feichtinger von ihren Erlebnissen spricht, macht die heute 88-Jährige kaum Pausen. Sie spricht schnell.

Hin und wieder hört die 13-Jährige Schüsse. „Da hab' ich schon ein schlechtes Gefühl gehabt. Ich habe mir gedacht, die Steger Sozialdemokraten aus Urfahr schießen über die Donau. Die habe ich ja gekannt. Das waren auch Arbeiterkinder.“

„Was machst du da?“

Sie geht weiter zum Großhändler. „Dirndl, was machst denn du da?“, sagen sie dort zu ihr. Poldi tritt trotzdem den Heimweg nach Dornach an. Eine gute Dreiviertelstunde ist sie unterwegs. „Was soll ich denn machen? Da bleiben kann ich ja auch nicht“, hatte sie beim Großhändler gesagt. Sie wusste, dass auf der Eisenbahnbrücke ein toter Soldat lag.

Leopoldine Feichtingers Vater war kein Februarkämpfer. Er war Sozialdemokrat, ist dem Schutzbund aber nicht beigetreten. „Meine Mutter wollte das nicht. Sie hatte Angst, dass er eingesperrt wird. Dass sie dann alleine dasteht mit den Kindern. Da gab es ja schon die Drohungen.“

Max Lotteraner hat mitgekämpft. Sein Sohn, der den selben Vornamen wie sein Vater trägt, kann sich an die Ereignisse des 12. Februar noch gut erinnern, obwohl er erst sechs Jahre alt war.

"Eine Woche lang nach dem 12. Februar sind jeden Tag Kriminalpolizisten und Hahnenschwänzer - so haben wir die Leute von der Heimwehr genannt - gekommen und haben bei uns zu Hause nach Waffen gesucht.

Alles haben sie aus den Kästen geschmissen, und meine Mutter hat es wieder einräumen müssen", erzählt der heute 81-Jährige. Sein Vater war zu dieser Zeit bereits in Haft. Er hatte auf der Seite des Schutzbundes am 12. Februar gekämpft.

Fortsetzung auf Seite 2

Leopoldine Feichtinger erlebte die Februarkämpfe als 13-jähriges Mädchen. Sie war unterwegs, um Waren für ihre Tante zu holen, als in Linz geschossen wurde. Foto: Volker Weihbold

Max Lotteraners Vater war beim Schutzbund. Foto: Alfred Reiter

Kindheitserinnerung an Februarkämpfe

Fortsetzung von Seite 1

Max Lotteraner hat zahlreiche Bücher und Broschüren über den Februar '34 vor sich liegen, während er von diesem Tag erzählt. Er hebt seine Stimme, als er sagt: "Am 12. Februar haben sich zum ersten Mal die Arbeiter gegen den Faschismus und die Beseitigung der Demokratie gewehrt." Jener Tag, an dessen Vorabend Max Lotteraner seinen Vater in Linz zur Schutzbund-Versammlung gehen sah. Der Tag, den er mit den Augen eines Sechsjährigen erlebte. Nach dem sein Vater lange nicht aus dem Gefängnis nach Hause kam.

Max Lotteraners Vater war ein bekannter Schutzbündler. Sein Onkel Franz Schlagin war im Hotel Schiff - dem Ausgangspunkt der Februarkämpfe - und konnte mit dem Schutzbundführer Richard Bernaschek nach Deutschland flüchten. Lotteraners Vater blieb vier Jahre im Gefängnis, die Familie hatte als Ausgesteuerte kaum etwas zum Leben. Über den Februar '34 und die Geschehnisse hat Max Lotteraner später nur wenig gesprochen: "Mein Vater war ein Schweiger. Trotzdem hatte ich zwei hervorragende Eltern."

Wiederholte Erinnerung

Dem Februar 1934 sind Max Lotteraner und Leopoldine Feichtinger in ihrem Leben immer wieder begegnet. "Bei den Jubiläen wird man öfter darauf angesprochen. Zum fünfzigjährigen und jetzt auch wieder", sagt Lotteraner. Und: "Wahrscheinlich war es im 1934er-Jahr schon zu spät. Das haben viele Freunde von meinem Vater gesagt. Da war schon zu viel passiert."

75 Jahre später, am 12. Februar 2009, wird Leopoldine Feichtinger nachmittags in einen Bus steigen und sich bei einer historischen Stadtrundfahrt die Schauplätze des Februar '34 ansehen.

Am Abend wird sie zur Gedenkveranstaltung in der Landstraße 36, dem ehemaligen Hotel Schiff, gehen. Seit gut zwanzig Jahren ist die 88-Jährige Mitglied beim Bund Sozialdemokratischer Freiheitskämpfer. Sie hat zahlreiche Gedenkveranstaltungen besucht, ist zu Gedenkstätten gefahren. Eine Woche vor dem 75-Jahre-Jubiläum sitzt sie im Wohnzimmer und führt ihren Finger über die Zeilen in der Broschüre über die Veranstaltungen zum Februar '34.

Darunter liegt ein Buch. Es ist rot und trägt den Titel "Nacht die nicht enden will". Es ist die Biografie Fritz Inkrets, des letzten noch lebenden sozialdemokratischen Freiheitskämpfers. "Ja, der Fritz", sagt Leopoldine Feichtinger auf ihn angesprochen. Auch er hätte an dieser Stelle von seinen Erlebnissen berichten sollen. Er musste ins Krankenhaus.

Leopoldine Feichtinger unterbricht nur selten ihren Redefluss. Die ganze Zeit über hat sie Fritz Inkrets Biografie vor sich liegen, streicht mit ihren Händen

darüber, während sie aus ihrer Jugend erzählt. Einmal unterbricht sie. Sie blickt eine Zeitlang auf Inkrets Biografie und sagt: "Du bist ja noch jung, du hast so viel Zeit zum Lesen - lies das alles, diese Menschen." Ob sie Angst habe, dass die Erinnerung an den 12. Februar verloren gehen wird? "Ja, leider."

Posten der Regierungstruppen waren am 12. Februar 1934 auf dem Linzer Hessenplatz stationiert. Fotos: Archiv der Stadt Linz, Weihbold

Verhaftete Schutzbündler werden über die Landstraße Richtung Hauptplatz abgeführt.

Bei Jubiläen wird man öfter auf das Thema 1934 angesprochen.

Leopoldine Feichtinger

Buchtip

Leopoldine Feichtingers Biografie wurde von Walter Kohl in dem Buch "Die Poldi. Das Leben einer Linzer Arbeiterin" (Edition Geschichte der Heimat) festgehalten.

Initiiert wurde das Buchprojekt von den "Sozialdemokratischen Freiheitskämpfern, Opfer des Faschismus", die auch das Buch zu Fritz Inkret, dem letzten noch lebenden sozialdemokratischen Freiheitskämpfer, in die Wege geleitet haben (Walter Kohl: "Nacht die nicht enden will. Fritz Inkret, Februarkämpfer", Leykam).

Gedenken

Zum 12. Februar 1934 wird es zahlreiche Veranstaltungen geben. Am 11. Februar sind um 19 Uhr ein Gedenken und eine Ausstellungseröffnung im Linzer Wissensturm angesetzt. Von 12. bis 26. Februar wird ab 17 Uhr im Innenhof des ehemaligen Hotel Schiff (Landstraße 36, Linz) die Videoinstallation "Hotel Historia" von Chris Müller gezeigt. Am 14. Februar gibt es eine historische Stadtrundfahrt durch Linz und Steyr (Abfahrt 9.30 Uhr, Landstraße 36, Linz).

In Holzleithen/Hausruck wird am 13. Februar um 16 Uhr im Gemeindesaal mit einer Lesung des Autors Franzobel an die Februarkämpfe erinnert.

Das Buch über Leopoldine Feichtinger

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)



Leser werben
Leser



Gutscheine



Spiele &
Promotions



Preisvergleich



Babyweb

OÖNachrichten

nachrichten.at

[Startseite](#)

[Oberösterreich](#)

[Sport](#)

[Ratgeber](#)

[Freizeit](#)

[Abo & S](#)

Suchen

Anzeigen: [Karriere](#) · [Immobilien](#) · [Motormarkt](#) · [Reisemarkt](#) · [Servicemarkt](#) · [Anzeigen A-Z](#) · [Kontakte](#) · [Trauer](#) · [f](#)

[Archiv](#) · [Abo](#) · [RSS](#) · [Newsletter](#) · [Anzeigenpreise](#) · [Online-Werbung](#) · [Kontakt](#) · [Impressum](#) · [Jobs](#) · [Über Wimm](#)

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 07.02.2009 - Seite 004

Wir Oberösterreicher

Im Schatten des Bürgerkriegs

Kein Ereignis spaltet die öffentliche Meinung und die der Historiker bis heute mehr als der Bürgerkrieg vom 12. bis 15. Februar 1934, der in ganz Österreich etwa 300 Todesopfer forderte. Die Kämpfe wurden auf beiden Seiten mit großer Erbitterung geführt.

Von Roman Sandgruber

Dem offenen Kampf vorausgegangen war die schrittweise Auflösung der Demokratie und Zunahme der Gewaltbereitschaft in Österreich. In der im Herbst 1929 mit voller Wucht hereingebrochenen Wirtschaftskrise verschärfen sich die sozialen und politischen Gegensätze.

Militante gab es auf allen Seiten, in der Heimwehr und bei den Christlichsozialen, bei den Sozialdemokraten und im Schutzbund, vor allem aber bei den Nationalsozialisten. Mit diktatorischen Modellen war in allen Lagern kokettiert und argumentiert worden. Die Christlichsozialen vermeinten, damit eine Stabilisierung des Landes zu erreichen, die Sozialdemokraten hatten sie als Ausweg in ihren Parteiprogrammen, die Heimwehr hatte sich im Korneuburger Eid darauf eingeschworen, und die Nationalsozialisten betrachteten den Weg in das Parlament als Umweg, um die Demokratie zu zerstören.

Der Versuch zur Bildung einer großen Koalition mit den Sozialdemokraten, wozu Ignaz Seipel im Juni 1931 vom Bundespräsidenten beauftragt worden war, schlug fehl. 1932 wurde Engelbert Dollfuß, der nie Parlamentarier war, Bundeskanzler und Außenminister. Am 4. März 1933 wurde das Parlament durch einen Formalakt ausgeschaltet und der Sozialdemokratie immer mehr die wirtschaftliche und politische Basis entzogen.

Dass der Bürgerkrieg ausgerechnet in Oberösterreich ausgelöst wurde, ist überraschend, war es doch jenes Bundesland, das bis 1934 am ehesten von einem Weg des Konsenses und der Kooperation gekennzeichnet gewesen war. 1927 waren innerhalb eines halben Jahres die beiden großen, auf Ausgleich bedachten Landespolitiker gestorben: der christlichsoziale Landeshauptmann Prälat Johann Nepomuk Hauser und der sozialdemokratische Linzer Bürgermeister Josef Dametz. Auch Hausers Nachfolger Dr. Josef Schlegel war ein entschiedener Vertreter der Demokratie. Noch am 30. November 1933 war das Landesbudget für 1934 von allen Parteien einstimmig beschlossen worden.

Starke Polarisierung

Am 14. Dezember 1933 trat der Landtag zum letzten Mal in der demokratisch gewählten Zusammensetzung zusammen. Doch die Polarisierung der politischen Lager war nicht aufzuhalten. Das Vorgehen der Heimwehr und der von Wien aus

gelenkten Polizei gegen Institutionen der Sozialdemokratie wurde immer schärfer.

Richard Bernaschek, der Führer des Republikanischen Schutzbundes in Oberösterreich und stellvertretende Landespartei sekretär, wollte dies nicht weiter hinnehmen. Ohne Wissen des Landespartei vorstandes, wohl aber nach brieflicher Verständigung der Wiener Parteiführung, gab er am 11. Feber den Beschluss zum gewaltsamen Widerstand im Falle einer Waffensuche oder Verhaftung von Vertrauensleuten der Partei oder des Schutzbundes aus.

Die Wiener Parteiführung war entsetzt und befahl, den Einsatzplan aufzuschieben. Der entsprechende Telefonspruch wurde abgehört. Als am nächsten Morgen eine Hausdurchsuchung der Polizei in der sozialdemokratischen Parteizentrale im Hotel Schiff angesetzt war, begann der Kampf. Bernaschek wurde mit einem Großteil der Führungsgarnitur verhaftet. Ein MG-Schütze des Schutzbundes eröffnete das Feuer.

8000 gegen 14.000

Der Kampf des Schutzbundes war von vornherein aussichtslos. Der Schutzbund überschätzte seine Schlagkraft und rechnete vor allem nicht mit dem Eingreifen des Heeres. Etwa 6000 bis 8000 Schutzbündlern und Sympathisanten, von denen sich nur ein kleiner Teil aktiv am Kampf beteiligte, standen in Oberösterreich etwa 14.000 Mann aus Bundesheer, Polizei, Gendarmerie und Heimwehr gegenüber.

Die Linzer Hauptschauplätze waren neben dem Hotel Schiff das Parkbad, die Eisenbahnbrücke, der Jägermayrhof, die Spatenbrotwerke, der Städtische Wirtschaftshof, die Feuerweherschule, die Polizeikaserne am Kaplanhof, das Gaswerk, das Südbahnhofgelände und die Diesterwegschule. Neben Linz waren Steyr und das Hausruck-Kohlenrevier die Zentren des Aufstands. Kaum gekämpft wurde im Salzkammergut, wo man eher mit großem Widerstand gerechnet hatte. Überhaupt nicht gekämpft wurde im Mühlviertel und in Wels.

Der Großteil der Kämpfe war an einem Tag vorbei. Die Zahl der Todesopfer variiert je nach Zählung: In Oberösterreich gab es 60 Tote, davon aufseiten des Schutzbundes 34 (inklusive der zwei standrechtlich hingerichteten und der vier in Holzleithen ohne Urteil erschossenen Personen). 26 Todesopfer gab es bei Bundesheer, Polizei, Gendarmerie und Heimwehr. Zirka 200 Personen wurden verwundet.

Auf beiden Seiten passierten schreckliche Übergriffe. In Holzleithen die wilde, quasi standrechtliche Erschießung von vier Schutzbundangehörigen auf der Theaterbühne des Arbeiterheims durch Heimwehrangehörige, in Steyr die Erschießung des Direktors der Steyr-Werke Dr. Herbst im fahrenden Auto und der wohl privat motivierte Mord an Johann Zehetner und Josefine Nagels-eder, für den Josef Ahrer in einem recht willkürlich geführten Standrechtsverfahren zum Tode verurteilt wurde. Auch der Tod der drei Bundesheerangehörigen auf dem Polygon- bzw. heute Bulgariplatz in Linz hat wenig mit Kampfhandlungen gemein.

In den Standgerichtsverfahren wurden vier Todesurteile verhängt, von denen zwei, an dem Linzer Anton Bulgari und dem Steyrer Josef Ahrer, auch vollstreckt wurden. Ein trauriges Kapitel sind die Begründungen, mit denen Justizminister Kurt Schuschnigg eine Begnadigung verweigerte, nämlich die Notwendigkeit, ein Exempel zu statuieren, obwohl sie nicht zweifelsfrei als Haupttäter überführt waren.

Die Linzer Führer Richard Bernaschek, Ferdinand Hüttner und Arthur Bonyhadi, ebenso Josef Höller und Ferdinand Fageth, die Bergarbeiterführer des Hausruckreviers, wurden zu Haftstrafen verurteilt.

Von den Nazis aus dem Gefängnis befreit, fand Bernaschek im nationalsozialistischen Deutschland Zuflucht, wo er sich zu einem unklugen Lob für die Beschäftigungspolitik des NS-Staates und eine Entschuldigung für das nationalsozialistische Vorgehen gegen die Juden und die Kirchen hinreißen ließ.

Noch vor dem NS-Juliputsch 1934 reiste Bernaschek nach Moskau. Er spekulierte auf ein Zusammengehen von Nationalsozialisten, Sozialdemokraten und Kommunisten zu einer "Überpartei", die die Macht in Österreich übernehmen könnte.

Gleißner statt Schlegel

Die Niederlage der Sozialdemokratie war der Startschuss, auch in Oberösterreich die autoritäre Verfassung voll durchzusetzen. Am 17. Februar wurde Landeshauptmann Schlegel von Starhemberg und Dollfuß zum Rücktritt gezwungen. Dollfuß und sein Ständestaat sind gescheitert. Die Diktatur war ein Irrweg. Daran ändert nichts, dass die Regierungen Dollfuß und Schuschnigg einen verzweiferten Kampf gegen den Nationalsozialismus führten. Denn gleichzeitig trieben sie viele Sozialdemokraten und Großdeutsche den Nationalsozialisten in die Arme.

= Was für eine politische Richtung einer einschlägt, ob rechts oder links, hängt von den Umständen ab, aber was einer daraus macht, ob er Mensch oder Arschloch ist, daran muss er sich messen lassen.)

Franzobel

"Hunt oder der totale Februar"

Es ist Zeit, die Gräben zuzuschütten

Die tragischen Februar-Ereignisse 1934 sind noch immer Anlass zum Nachdenken und Forschen.

Bürgerkriege erscheinen deswegen noch um vieles unmenschlicher, weil sie mit besonderer Erbitterung geführt werden, sich die Gegner nicht selten persönlich kennen, man die Schuld im eigenen Hause suchen und auch nachher wieder weiter zusammenleben muss. 75 Jahre nach dem "Bürgerkrieg" vom Februar 1934 ist es zweifellos an der Zeit, die Gräben zuzuschütten und beiden Seiten Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Eine unvoreingenommene wissenschaftliche Aufarbeitung der Geschehnisse ist ein dringendes Desiderat.

Dollfuß, Mann der Gegensätze

Die Beurteilung von Kanzler Engelbert Dollfuß ist völlig konträr.

Er polarisiert bis heute: Märtyrer oder Arbeitermörder, Wegbereiter des Untergangs oder erstes Opfer Österreichs im Kampf gegen Hitler, Diktator oder Utopist, Totengräber der Demokratie oder Erfinder der Sozialpartnerschaft, großartiger Redner oder kleiner Faschist? Er war wohl von allem etwas.

Gestaltung der Serie "Wir Oberösterreicher": Walter Höfer, Manfred Wolf (Redaktion), Karin Froschauer (Grafik).

Fotos: Landesarchiv Oberösterreich, Archiv der Stadt Linz

Die noch immer ungeklärten und mangelhaft erforschten Ereignisse auf dem Linzer Bulgaripplatz

Der Linzer Bulgaripplatz gilt durch seinen Namen als eines der Hauptsymbole des Bürgerkrieges.

Etwa 200 bis 300 Schutzbundangehörige hatten am damaligen Polygonplatz in den Vormittagsstunden des 12. Februar eine Barrikade errichtet. Als sich um etwa 15.45 Uhr ein Zivilauto mit vier Bundesheerangehörigen und dem zivilen Fahrer näherte, kam es zum blutigen Eklat. Auf das Auto wurden etwa 50 bis 100 Schüsse aus Karabinern und einem Maschinengewehr abgefeuert. Drei Soldaten waren tot, die beiden anderen Autoinsassen schwer verwundet. Der Kommandant wies tiefe Kopf- und Gesichtsverletzungen auf, die von drei obduzierenden Ärzten eindeutig nicht als Schusswunden, sondern nur als Folgen einer "Einwirkung mit einer enormen stumpfen Gewalt" oder einer Explosion identifiziert werden konnten. Eine Explosion wurde von niemandem wahrgenommen. Der Hergang ist bis heute mangelhaft und unwissenschaftlich erforscht. Das 25 Seiten umfassende schriftliche Urteil des Standgerichts samt

ausführlicher Begründung, das im Oberösterreichischen Landesarchiv aufliegt, ist bislang noch nicht herangezogen worden. Stattdessen stützen sich die Darstellungen neben Zeitungsberichten vornehmlich auf Interviews mit einem der Hauptbeteiligten mehr als 50 Jahre nach dem Ereignis. Der Mann war aber 1934 deswegen freigesprochen worden, weil er für das Gericht glaubwürdig nachgewiesen hatte, dass er erst nach der Schießerei auf den Polygonplatz gekommen war. Wer geschossen hat und ob die Insassen des Autos angesichts der enormen Übermacht des Schutzbundes tatsächlich zuerst oder überhaupt geschossen haben, wird sich nie klären lassen. Auf Schutzbundseite wurde niemand verletzt. Dass Alkohol im Spiel war, der an die Brauereiarbeiter schon frühmorgens in großer Menge ausgegeben worden sein soll, wird von Helmut Fiereder nicht ausgeschlossen. In der Standgerichtsverhandlung am 21. Februar wurden drei Beteiligte zum Tode verurteilt. Das Todesurteil an Anton Bulgari, der keineswegs der Hauptschuldige war, wurde vollstreckt. Auf dem Bulgariplatz erinnert zwar eine Gedenktafel an Anton Bulgari. Die drei toten Heeresangehörigen, Oberleutnant Heinrich Nader, Korporal Karl Eiselsberg und Alpenjäger Josef Mangl sowie die beiden Schwerverletzten, der Wehrmann Josef Pötzlberger und der zivile Chauffeur Johann Mayr, werden jedoch nicht erwähnt.

Zeittafel 1934

- 12. Jänner: Nationalrat Edmund Aigner tritt von der Leitung des Katholischen Volksvereins für Oberösterreich (Christlichsoziale Partei) zurück.
- 16. Jänner: Böller-Anschläge auf das Landesregierungsgebäude am Pestalozzplatz in Linz und in anderen Teilen Oberösterreichs.
- 28. Jänner: Sieben Sprengkörper explodieren in Linz.
- 6. Februar: Der oberösterreichische Heimatschutz fordert von Landeshauptmann Josef Schlegel die Umgestaltung der Landesregierung.
- 8. Februar: Vorsprache der sozialdemokratischen Parteivertretung unter Richard Bernaschek bei Josef Schlegel.
- 11. Februar: Richard Bernaschek entschließt sich eigenmächtig, den Befehl zum Widerstand auszugeben.
- 12. Februar: Beginn der Auseinandersetzung zwischen Mitgliedern des Republikanischen Schutzbundes und der Exekutive in Linz, Attnang und Steyr. Der Sicherheitsdirektor verhängt das Standrecht für das Bundesland Oberösterreich.
- 13. Februar: Fortsetzung der blutigen Kämpfe in Linz, Steyr, Stadl-Paura und im Hausruck-Revier.
- 14. Februar: Noch vereinzelte Kämpfe; Wiederaufnahme der Arbeit im Kohlenrevier.
- 17. Februar: Begräbnis der Gefallenen der Exekutive in Linz. Standgerichtsverhandlung in Steyr. Todesurteil für Josef Ahrer, der hingerichtet wird.
- 19. Februar: Dr. Josef Schlegel tritt als Landeshauptmann zurück.
- 21. Februar: Standrecht ab 7 Uhr früh aufgehoben. Linzer Standgerichtsprozess: Todesstrafe für Anton Bulgari, Franz Gschwandtner und Ludwig Schwinghammer.
- 22. Februar: Bulgari wird hingerichtet; Gschwandtner und Schwinghammer zu lebenslangem Kerker begnadigt.
- 27. Februar: Der Landtag beschließt mit den Stimmen der Christlichsozialen ein Ermächtigungsgesetz für die Landesregierung.
- 1. März: Dr. Heinrich Gleißner wird zum Landeshauptmann gewählt.
- 2. April: Richard Bernaschek und vier Mithäftlinge sowie ein Aufseher flüchten mit nationalsozialistischer Hilfe aus dem Gefangenenhaus nach Deutschland.

1. Mai: Verkündung der ständisch-autoritären Verfassung.

9. August: Richard Bernaschek, der frühere Landtagsabgeordnete Strasser und der Steyrer Betriebsrat Gustl Moser sind in Moskau.

Hauptkampforte

1 Hotel Schiff-Landstraße

2 Kolosseum- Hessenplatz

3 Gaswerk - Gruberstraße

4 Eisenhandkreuzung

5 Diesterwegschule - Khevenhüllerstraße

6 Wirtschaftshof - Derfflingerstraße

7 Feuerweherschule - Petzoldstraße

8 Spatenbrotwerke- Semmelweisstraße

9 Wimhölzelstraße

10 Dorfhalle - Franckstraße

11 Poschacher Brauerei - Poschacherstraße

12 Polygonplatz- Bulgariplatz

13 Kürnbergweg

14 Jägermayrhof - Römerstraße

15 Spatzenbauer - Berggasse

16 Petrunum - Petrinumstraße

17 Eisenbahnbrücke

18 Parkbad- Untere Donaulände

Lesen

Weidenholzer/Perfahl/Hummer: Es wird nicht mehr verhandelt. Der 12. Februar 1934 in Oberösterreich, Linz, 1984. Weinzierl, Erika: Der Februar 1934 und die Folgen für Österreich. Picus Verlag, Wien, 1994. Fiereder, Helmut: Der Republikanische Schutzbund in Linz und die Kampfhandlungen im Februar 1934. Historisches Jahrbuch der Stadt Linz, 1978 (1979) S. 201-248. Kammerstätter, Peter: Der Aufstand des Republikanischen Schutzbundes am 12. Februar 1934 in Oberösterreich. Eine Sammlung von Materialien, Dokumenten und Aussagen von Beteiligten. Linz, 1983 (Manuskript im OÖ. Landesarchiv und der Studienbibliothek).

Literarische Verarbeitung: Kain, Franz: Die Lawine. Erzählungen. Bibliothek der Provinz, 1994 Franzobel: Hunt oder der totale Februar. Bibliothek der Provinz, 2007.

Besuchen

Ausstellung "Februar 1934. Vorgeschichte - Verlauf - Folgen". Ausstellung des Archivs der Stadt Linz, Wissensturm, bis 25. Februar, Eintritt frei.

Klicken

Jahrbuch der Stadt Linz (Fiereder) abrufbar unter
http://www.ooegeschichte.at/Historische_Bibliografie.64.0.html

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 09.02.2009 - Seite Nachrichten

"Es begann an der Linzer Landstraße"

LINZ. Vor 75 Jahren begann im Hotel Schiff, der SP-Zentrale an der Linzer Landstraße, der österreichische Bürgerkrieg. Wir sprachen mit Walter Schuster, dem Leiter des Archivs der Stadt Linz, über diesen tiefen Einschnitt in Österreichs Geschichte.

von Erhard Gstöttner

OÖN: Wo waren die größten Kämpfe in Linz?

Schuster: Es begann am 12. Februar 1934 an der Landstraße, in der SP-Landeszentrale, dem Hotel Schiff. Dort wurde um 6.45 Uhr der Schutzbund überrumpelt. Gekämpft wurde, wo der Schutzbund Waffen versteckt hatte: beim Parkbad, in der Diesterweg- und Körnerschule, beim Gaswerk an der heutigen Gruberstraße, beim Wirtschaftshof, bei der Eisenbahnbrücke. Doch der Schutzbund war ohne Führung, da Bernaschek gleich in der Früh des 12. Februar 1934 verhaftet worden war.

OÖN: Wie war das Kräfteverhältnis in Linz?

Schuster: 1000 der 2000 Linzer Schutzbündler kämpften. Die Gegner hatten mindestens drei Mal so viele professionelle Kämpfer eingesetzt.

OÖN: Wie lange dauerten die Kämpfe in Linz?

Schuster: Im Wesentlichen war's schon am 13. Februar vorbei.

OÖN: Wie viele Tote gab es?

Schuster: Vier Zivilisten, acht Schutzbündler sowie 15 Bundesheer-Soldaten und Polizisten. Zudem wurde der Brauereiarbeiter Anton Bulgari hingerichtet. 943 Schutzbündler wurden angezeigt, davon 374 angeklagt.

OÖN: Warum brach der Bürgerkrieg ausgerechnet in Linz aus, wo es doch in Oberösterreich ein gemäßigtes politisches Klima gegeben hatte?

Schuster: Die Ursache war die Politik des christlichsozialen Bundeskanzlers Engelbert Dollfuß, der ab März 1933 die Demokratie demontierte: Ausschaltung des Parlaments, Verbot von Wahlen, Verbot von Versammlungen und Mai-Aufmärschen, die Ausschaltung des Verfassungsgerichtshofes, Verbot des Schutzbundes bei gleichzeitiger Heranziehung der Heimwehr als Hilfspolizei, Abschaffung der gewählten Vertretung in der Arbeiterkammer.

OÖN: Was war das Ziel dieser Politik?

Schuster: Das Hauptziel war, die stimmenstärkste Partei, die Sozialdemokratische Partei, auszuschalten. Die SP-Führung reagierte mit dem Versuch, zu verhandeln anstatt Gegenmaßnahmen wie etwa einen Generalstreik zu organisieren.

OÖN: Warum kam es dann in Linz doch zur bewaffneten Gegenwehr von Sozialdemokraten?

Schuster: Richard Bernaschek, SP-Landespartei sekretär und Schutzbundführer, hatte die Gefahr der völligen Demontage der Sozialdemokraten erkannt. In der oberösterreichischen SP gab es damals ein Machtvakuum. Landesvorsitzender Josef Gruber war schwerkrank, lag im Februar 1934 in einem Wiener Spital. Ernst Koref, der damalige geschäftsführende SP-Landespartei chef, hatte noch nicht die Autorität wie nach dem Zweiten Weltkrieg. So wie die Führung der Bundes-SP war auch Koref gegen einen bewaffneten Aufstand.

OÖN: Wie war das militärische Kräfteverhältnis zwischen Schutzbund auf der einen und Bundesheer, Polizei sowie Heimwehr auf der anderen Seite?

Schuster: Es gab ein völliges Ungleichgewicht. Die Konfrontation war für den Schutzbund mit militärischen Mitteln nicht zu gewinnen. Ein privater Wehrverband, dessen schwerste Waffen Maschinengewehre waren, stand professionellen Regierungstruppen gegenüber, die auch Artillerie und zudem die Unterstützung von Verbänden wie der Heimwehr hatten.

OÖN: Wie wäre die Auseinandersetzung für die Sozialdemokraten doch zu gewinnen gewesen?

Schuster: Eine bewaffnete Auseinandersetzung mit der geballten Staatsmacht war nicht zu gewinnen.

OÖN: Ein Generalstreik hätte die Staatsmacht zum Nachgeben zwingen können. Warum gab es keinen Streik?

Schuster: Richard Bernaschek, der am 12. Februar 1934 das Kommando zur bewaffneten Gegenwehr gab, hatte die Lage so eingeschätzt: Wenn wir noch länger warten, dann sind unsere Leute so demotiviert, dass sie nicht mehr handeln. Viele Sozialdemokraten waren aber im Februar 1934 bereits derart demotiviert, dass sie nicht mehr zu Aktionen bereit waren.

OÖN: Wie wirkte sich die Niederlage auf die Sozialdemokraten aus?

Schuster: Die Demokratie wurde völlig beseitigt. Die meisten SP-Anhänger waren nach der Niederlage demoralisiert, verhielten sich abwartend und desinteressiert. Kommunisten und Nationalsozialisten hatten starken Zulauf. Aus der SP entstand aber auch eine linke Gruppe, die Revolutionären Sozialisten, zu denen der spätere Linzer Bürgermeister Edmund Aigner gehörte. Viele Schutzbündler mussten flüchten. Theodor Grill, der 1968/69 Linzer Bürgermeister war, emigrierte zum Beispiel über mehrere Stationen in die USA.

OÖN: Wie verhielten sich die Nazis im Februar 1934?

Schuster: Die Nationalsozialisten hielten völlig still, obwohl sie zuvor viele Anschläge verübt hatten. Im Februar 1934 sahen sie zu, wie sich die beiden großen politischen Kräfte Österreichs bekämpften.

OÖN: Warum ist es wichtig, die Februar-Ereignisse aufzuarbeiten?

Schuster: Der Bürgerkrieg ist ein wesentlicher Einschnitt in Österreichs Geschichte. Wir müssen die Ereignisse im Interesse der Demokratie aufarbeiten. Wenn wir wissen, wie die Demokratie scheiterte, können wir sie in der Gegenwart und in der Zukunft besser sichern.

12. Februar 1934: Der erschossene Schutzbund-MG-Schütze Rudolf Kunst im Linzer Hotel Schiff, der SP-Landeszentrale, die vom Bundesheer erstürmt wurde. (Archiv der Stadt Linz)

1000 der 2000 Linzer Schutzbündler kämpften. Der Gegner hatte mindestens drei Mal so viele professionelle Kämpfer eingesetzt.

Walter Schuster

Ausstellung und Vortrag im Linzer Wissensturm

LINZ. Eine Ausstellung über den österreichischen Bürgerkrieg im Februar 1934 ist bis 25. Februar im Wissensturm beim Linzer Hauptbahnhof zu sehen (Montag bis Freitag, 8 bis 18 Uhr, Eintritt frei). Diesen Mittwoch, 11. Februar, referieren im Wissensturm ab 19 Uhr zwei Zeitgeschichtler zu den Februar-Ereignissen (Eintritt frei).

Universitätsprofessor Rudolf Ardelt, der ehemalige Rektor der Linzer Kepler-Universität, spricht über Ursachen und Hintergründe des Februar-Kampfs, den ersten bewaffneten Aufstand gegen ein faschistisches Regime im Europa der Zwischenkriegszeit. Professor Heinz-Gerhard Haupt (Europäisches Hochschulinstitut Florenz) beschäftigt sich in seinem Vortrag mit politischer Gewalt im Europa der Zwischenkriegszeit.

In der von Walter Schuster und dessen Mitarbeitern im Archiv der Stadt Linz erarbeiteten Schau "Februar 1934. Vorgeschichte - Verlauf - Folgen" sind auch historische Filmberichte und Interviews mit Zeitzeugen zu sehen. Die Ausstellung zeigt in sehr gut verständlicher Form Aushöhlung und Abschaffung der Demokratie durch Bundeskanzler Dollfuß sowie die Entwicklung in Linz von 1918 bis zum Februar 1934.

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)



Leser werben
Leser



Gutscheine



Spiele &
Promotions



Preisvergleich



Babyweb

OÖNachrichten

nachrichten.at

[Startseite](#)

[Oberösterreich](#)

[Sport](#)

[Ratgeber](#)

[Freizeit](#)

[Abo & S](#)

Suchen

Anzeigen: [Karriere](#) · [Immobilien](#) · [Motormarkt](#) · [Reisemarkt](#) · [Servicemarkt](#) · [Anzeigen A-Z](#) · [Kontakte](#) · [Trauer](#) · [...](#)

[Archiv](#) · [Abo](#) · [RSS](#) · [Newsletter](#) · [Anzeigenpreise](#) · [Online-Werbung](#) · [Kontakt](#) · [Impressum](#) · [Jobs](#) · [Über Wimm](#)

HINWEIS + (c) Foto: DR. LOTHAR SCHULTES
ÖÖ. LANDESMUSEEN



An einer senkrechten Strebe der Eisenbahnbrücke ist auf halbem Weg von Linz nach Urfahr eine leicht übersehbare Erinnerungstafel aus Metall an Alois Buchinger angebracht. Am linken oberen Rand ein Porträtfoto und dazu der Text in Frakturschrift: "Zum Gedenken unseres Sohnes u(nd) Bruders Alois Buchinger Alpenjäger im J.R. 7. 6. Komp(an)ie), welcher an dieser Stelle in treuer Ausübung seiner Soldatenpflicht i(m) 19. Lebensj(ahr) am 12. Februar 1934 u(m) 15 Uhr den Heldentod starb. Von seinen Elten u(nd) Geschwistern"

Geschichte

Die Eisenbahnbrücke war bei den Februarkämpfen bis in die Morgenstunden des 13. Februar umkämpft und die letzte Stellung, die von Schutzbundeinheiten geräumt worden ist.

Der Stahlhelm von Alois Buchinger, welcher von einer Kugel durchschlagen wurde, befindet sich im Museum LinzGenesis im Alten Rathaus.

Stadtführer & Kulturvermittlung

ZITATE

Aus: Helmut P. Einfalt: Linz-Donau. Die europäische Kulturhauptstadt 2009 entdecken und erleben. Ein illustriertes Reisehandbuch. Bremen (Edition Temmen) 2005, S. 130-131.

„Folgt man vom Brucknerhaus weiter der Koref-Promenade, so erreicht man nach wenigen Metern den Konzertpavillon, von dort führt die Promenade an der Hinterseite des Parkbades entlang, vorbei am Pionierdenkmal und am hinter dem Damm versteckten ehemaligen Bahnhof Donaulände zur Eisenbahnbrücke.

Diese Brücke bindet die Mühlkreisbahn an die Westbahn und dient gleichermaßen dem geringen Bahn- und dem längst zu stark gewordenen Straßenverkehr. Ihre Zukunft ist ungewiss: Als technisches Denkmal sollte sie wohl erhalten bleiben, andererseits wäre ein zeitgemäßer Ersatz nötig, auch weil im Herbst 2004 der Grundsatzbeschluss gefasst wurde, die bestehende Bahnverbindung zu einer innerstädtischen S-Bahn auszubauen.“

AUS: Elisabeth Nimmervoll, Carola Holland: Linz. Der Stadtführer für Kinder. Wien (Verlag Ueberreuter) 2008, S. 59.

„Eine Brücke für Eisenbahn und Autos ist die Eisenbahnbrücke. Sie ist eine technische Besonderheit aus Stahl. Als sie 1900 errichtet wurde, war dieser Baustoff sehr modern, denn kurz davor wurde daraus in Paris der Eiffelturm gebaut.“

Linzer Tarock

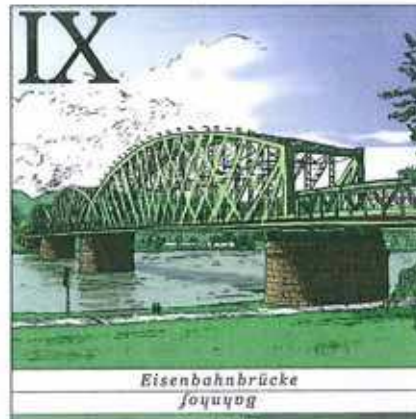


54 Tarockkarten
mit handgezeichneten Linzer Stadtansichten
und historischen Linzer Persönlichkeiten



Nibelungenbrücke & Neues Rathaus

1501 verband eine hölzerne Brücke das Dorf Urfahr mit der Stadt Linz. Die dritte Brücke Österreichs (neben Wien und Krems) wurde durch Kaiser Maximilian I. genehmigt. Ab 1832 führten die Geleise der Pferdeeisenbahn Budweis-Linz-Gmunden über diese Brücke. 1869 wurde die bestehende Holzbrücke durch eine stählerne Brücke ersetzt. 1938, noch im Jahr des Anschlusses Österreichs an Hitler-Deutschland, begann man nach den Wünschen Adolf Hitlers mit dem Bau der so genannten „Nibelungenbrücke“. Dafür wurden am Linzer Brückenkopf historische Bauten abgerissen und durch die beiden Brückenkopfgebäude ersetzt. Auf Urfahrer Seite konnten solche Bauvorhaben, genau wie die geplanten Reiterstatuen aus der Nibelungensage, aufgrund des Kriegsverlaufs nicht mehr realisiert werden. Heute ist die Nibelungenbrücke nicht nur die Hauptverkehrsader der Stadt mit tausenden täglich sich stauenden Autos, sondern erinnert auch an die Gräueltaten eines unmenschlichen Regimes: ein Teil der Steinplatten der Brückenköpfe stammt aus dem nahen Konzentrationslager Mauthausen. Das 1985 eröffnete Neue Rathaus prägt den westlichen Brückenkopf in Urfahr und beherbergt den Großteil der Stadtämter sowie seit 2002 das Bürgerservice Center.



Eisenbahnbrücke

Die älteste der drei Linzer Donaubrücken ist eine der letzten eisernen Fachwerkbrücken über die Donau und wurde von 1897 bis 1900 durch den k.k. Hofschlosser Anton Biró gebaut. Die zeitlos schöne Brücke verbindet über 400 m die beiden Donauufer unterhalb der Nibelungenbrücke. Am Urfahrer Brückenkopf wurde ein Skatepark für die Linzer Jugend errichtet, auf ihrer anderen Seite gelangt man direkt zu der ältesten und schönsten Linzer Badeanstalt, dem Parkbad, und zur Eishalle.



Das Linzer Tarock ist nicht nur ein Kartenspiel.
Es ist ein Stadtportrait von Linz, der Landeshauptstadt Oberösterreichs.

Die Ansichten stammen aus dem Jahr 2009. Linz hat sich für dieses Jahr als Kulturhauptstadt Europas sehr rasch und grundlegend verändert. Noch nie zuvor war die Stadt so schön, so spannend, so kultiviert. Es wurde nicht nur aufregende neue Architektur geschaffen, die seither das Stadtbild prägt, auch die altherwürdigen Baudenkmäler wurden neu herausgeputzt.

Alle Ansichten der Stadt sind aus realen, nachvollziehbaren Blickpunkten gezeichnet und dennoch: Durch die Auswahl der Motive, der Persönlichkeiten und die Dramaturgie ihrer Verteilung auf die Karten bleibt dieses Stadtportrait ein persönlicher Blick auf meine Heimatstadt Linz und ihre spannende Geschichte. Vielleicht regt es an, sich selbst ein Bild von der Stadt zu machen. Jedenfalls soll es Spaß machen, damit Tarock zu spielen.

Pressespiegel

世宗憲皇帝

[illegible][illegible]

Redaktion und Administration:
Zust. Stavenhede 23.
Telefon-Nr. 20.
Verlag: Stavenhede 23.
Druck: Stavenhede 23.
Zust. Stavenhede 23.
Telefon-Nr. 20.

NEW 239.

gins, Sonntag den 11. November 1900.

XXVI. Загвог.

Zur Geschichte der Linier Donaubrühen.

Wenn man eine Sammlung alter Kisten von Sinf-
büchsefter, gewahrt man, daß das Städtch nur langsam,
in großen Beträgen sich ändert; von einem Ende zum
andern ist es oft noch der bequellgen llegenden größern Zeitraume
eine bedeutende Veränderung der Stadt nachzukommen. Anders
hat die neue Zeit auf das Städtch Einfluß genommen.
Man braucht sich nur das Städtch in Erinnerung zu rufen,
das sich vor etwa 20 Jahren vom Ackerbau aus beherb und
in der Regel zu bringen mit dem heutigen. Der Wandel
haben da gewaltige Veränderungen vorgenommen im Anstie
der Erde.

Erst wurde der Donauarm vertheilt, und so hätte die Straßener auf eine Viertel sein. Die war es durch betraglich 300 Jahre, denn der Donauarm hat sich erst im Jahre 1572 unzufällig eines Hochwassers gebildet. Die Donau hat sich damals ohne Wehrbau von Eszlingen bis zum Gefäßhau, wo- hin der Donauarm dann der unte- ren Adm., der heute nur mehr an der Bodenlenkung in der Rudi extremen ist, einmündet und all- mählich verlandete wurde.

Ein die Stelle des verfallenen Donauarmes nur zum Theil
 eine Sandmasse getreten, welche allerdings keine Fische des
 Habsbundes war, doch die vielen hinter Vermögen vornehmende
 als morgen die Wüste, ein Umhängen mit Eisenbahnen
 und entsprechenden Gebäuden ist bald zur Gänze be-
 endet. Der restliche Teil der Sandmasse wurde in eine
 Portenstraße umgewandelt, welche mit ihrem angenehmen Geruch
 ein formenarmen Wüste des Umhängens eine fremdliche
 einmischung verleiht. Große entlang kann ein der neu ge-
 schenkenen Boden des große Lagerhaus der Dampfmaschine
 selbst, an einen verhältnißmäßigen Palast erinnernd, die neue
 Schiffsanleihe, das Vergrößerungsgebäude, und nun hat
 das Gesamtbild Stromabwärts einen lebhaften Abdruck erhalten
 auch die in drei Jahren Wogen sich lustig über den Donau-
 arm wühlende neue Brücke. Dieses sollte Wert der Technik
 ist fertig und wird in einigen Jahren dem abgemachten Verleite
 entsprechen.

Erzö ihrer Jugend hat auch diese neue Brücke schon ihre Geschichte, so wie sie die alte und deren Bescheidene, hülferne Besahen hatten.

Die Verbindung zwischen Ling und dem gemeinsamen Gegenstand
Dort Urtahr war bis ins 16. Jahrhundert nur mittels über-
jahrhundert Schichten besteht; das Urtahr, das ist das Recht
zur Ausbildung der Urtahr über die Donau, war den Be-
wohnern von Urtahr überlassen, für die es eine bedeutende
Erwerbsquelle bildet. Als daher die Urtahr eine Urtahr bauen
wollten, machten die Grundbesitzer und Produzent von Urtahr
begegnen. Die Urtahr, die sie durch den Verkauf einer Urtahr
eine Urtahr, ihres Urtahr erleben mußten. Dennoch
3. März 1497, in welcher er erklärt: daß er den Bürger-
meister, Richter und Rathe der Stadt Ling versammelt habe, an
einer von ihnen gewählten und als die Urtahr erformten

Die Witwe wurde erst 1902 fertiggestellt, da sich der Bau derselben durch die Schwierigkeiten bei der Grundsteinlegung in Urzuzug verzögert hatte. Die Witwe war etwas oberhalb der heutigen Höhe erbaut.

Wangen vor sich erhoht waren, bald nach ihrer Fertigstellung, wor sie fortwährend ein Organon des Geistes an den Sinn und Uebel wegen des Brudersalles. Die Uebriher hatten wegen des engeren Uebriheralles so lange Geduldabgabe, anbrüche erlitten, bis denselben endlich durch fallerliches Vortritt „des Reich mit den selben Uebriher des Uebriheres (Uebriheres)“ ausreicht waren, wegen derselben verpflichtet wurden, die Uebriher unangenehm überzuführen, wenn die Größe durch Uebriher oder Uebrihermahl erreicht wird.

Schwermers trat wiederum ein. Im Jahre 1740 und 1788 wurde die Brände durch Godsmedal jedochmal nachgehends vollständig ausgerottet. Auch andere Ereignisse hatten mit dem Ausbruch des Schicksels der Brände Einflüsse. Als die Gemahlin des Kaisers Karl VI., Elisabeth, im Jahre 1713 von Wien nach Wien zurückkehrte, machte sie die Stelle auf der Donau auf einem Schiffe von böhmischer Größe, das bei allen Bränden, auch in Linn, das mittlere Reich ausgedehnt werden mußte. Im letzten Jahre war im Grunde die Zeit aufgetrieben und auch in die Stadt eingeschleppt worden, obwohl man die nach unsern vollkommenen abgedroschen hatte, zu weilen Späde nach unsern Dörfern.

Auch tragische Ereignisse haben der Gräde arg zusetzt. In den Jahren 1891 und 1895 wurde sie anlässlich der Brautjungferreise erschüttert, in letzterem Jahre mußte sie über Gasolons eigenen Verfall, der damals in Qing weilte, allseitig wieder aufgeben werden.

Insbesondere schätzten sie die Gräde als ein ganz Neues, das ihnen in der That eine neue Welt eröffnete. Sie waren gewohnt, die Gräde als ein Land zu betrachten, das nur aus einem einzigen Volk bestand, und das nur aus einem einzigen Volk bestand. Sie waren gewohnt, die Gräde als ein Land zu betrachten, das nur aus einem einzigen Volk bestand, und das nur aus einem einzigen Volk bestand.

1813, 1815, 1816, 1820 und 1829 verheiratet; nur im Winter von 1828 auf 1829 hätte man sie entlegen können, die Doman war nämlich so tief gefroren, daß man auf dem Eise mit Fuß- und Schlitten fuhr.

Die alte holländische Bräute stand vor dem Hauptthore der Stadt, welches vom Hauptplatze an die Doman führt. Sie hatte 15 Stöcke und war 273 Meter lang. In der Mitte der Bräue war die Öfene zwischen der Geschäftsbauet von Eiland her

von 1813. Auf der Stadtseite war die Straße durch zwei
neuerne Gitterthore abgeschlossen, welche im Jahre 1821 ab-
getragen und durch einen Schloßbaum ersetzt wurden. Als im
Jahre 1834 die damals in Umlauf kommende Ring-Graben-
entwässerung nach Gmunden weitergeführt wurde, riefte unsere
beachtliche Holzbau- und auch unsere Eisenbahnbrücke vor,
welche damals noch sehr häufig verkehrte Fuhr-
wege. Die große Ueberschreitung des Jahres 1868 hat die

Am 6. Mai 1868 ließ nämlich ein von dem Dampfer „Fositis“ durch die Brücke beförderter Gesellschafter der hohen Güterverladeanstalten, wo es doch wohl noch dieselben Annehmlichkeiten, wobei auch mehrere aus der Brücke befindliche Arbeiter in die Donna stiegen, welche bis auf zwei glücklicherweise wieder gerettet wurden. Die beabsichtigte Brücke wurde dann promptlich wiedererrichtet, jedoch aber wurde die Bauverwaltung einer neuen, moderneren Brücke in allen Größen und die Errichtung einer solchen ist jetzt sofort. Der

des Landes um Geschäfte und Darlehen hatte großen Erfolg, die Sparasse selbst führte als erste gleich ein Darlehen von 50.000 fl. und hat nachfolgend alle Geschäfte und Darlehen seinen Vorzugsstellen überlassen.

Am Jahre 1869 wurde der Bau im Angriff genommen und am 2. December 1872 konnte die herrliche Eröffnung der Brücke vorgenommen werden. Bürgermeister Drusus von Vir und Stadtkonze von Virhof ließen sticht heilige Ansprachen und nachfolgende Reden vor dem Brücke Ausdruck verlieh, die neue Brücke möge dazu beitragen, die Gegend zwischen der beiden Schiffsgeraden zu sichern. Die neue Brücke ist dieselbe Brücke zu gleicher Zeitstellung gelangt, die neue Brücke war nicht mit der alten Brücke die Ursache zu sein, sondern ein Mittel, das Grundrissabstand zwischen den Schiffsgeraden auf seine zu gestalten.

Stuß im letzten Jahre, da diese Brücke 25 Jahre alt geworden war, daß im 1897, wurde mit dem Baue der neuer nummehr fertig gestellten zweiten Brücke begonnen. Diese ist längs in drei Theile gegliedert worden, nämlich des Hies für fahrenden Verkehrs Gehsteig, des mittleren für den Fußgänger, des hinteren für den Verkehr und im Interesse der vom Hies verkehrenden abgetheilten Wasserföhrung, anderseits. Aber in diesem Jahre wurde nicht so sehr bemerkt, als die Weinwende seit dies herliche. Schon war ein Wetter im Extreme erpanden als die durch die Ungleichheit des Bodens hervorgehenden politischen Wirren den Weiterbau hemmen: einheimisch fand die „Disfraktionspolitik“ in den Reihen des Stromes.

auch aus barmherzigen Gründen endlich befreit wird u. d. sich schon Hunderte stiefeliger Hände regen, das Gefängnis zu verlassen, um ein neues, jährennes Gefängnis: die Aufnahmestellen des September 1890). Ein gut Glück bei der nächsten Abfahrt fiel dem Elemente zum Theil, wiederum hinstürzten die Wälder in den Walden. Doch mit ungebrochener Kraft wurde weiter aus Herz geflochten, das nunmehr Gerechtigkeit für

Wald wird der Tag herankommen, wo auf der neuen Brücke der erste Pfiff einer Locomotive erklingen wird als das "Vorwärts-Signal" der immer rastenden Cultur. Und in der Verheißungsvollsten Übersichtsweite wird ein neues Blatt auf

Nachrichten / Von Tag zu Tag
S. 7
Do, 12. Mai 1966

Kurzfristiges Radfahrverbot auf der Eisenbahnbrücke vorgesehen

Die Drahtesel müssen auf dem Fußgehersteig geschoben werden

LINZ (ÖÖN-ga). Schon demnächst wird Radfahrern das Benützen der Fahrbahn der Linzer Eisenbahnbrücke kurzfristig, und zwar jeweils während des ärgsten Stoßverkehrs zwischen 16.30 und 17.30 Uhr, untersagt werden. Die Drahtesel müssen in dieser Zeit auf dem Fußgehersteig der Brücke geschoben werden. Mit dieser Maßnahme hoffen Magistrat und Bundespolizeidirektion, das Verkehrsdurcheinander auf der Brücke einigermaßen entflechten und den Verkehrsablauf etwas flüssiger gestalten zu können. Außerdem würde, so argumentiert man, damit der Sicherheit der Radfahrer, die immer wieder in bedrohliche Situationen geraten, gedient werden. Falls notwendig, soll die Verbotsfrist auf länger als eine Stunde ausgedehnt werden.

Ein anderes Kapitel in diesem Zusammenhang ist die Gefährdung der Fußgeher im Bereich des Urfahrer Brückenkopfes. Was diesen Verkehrsteilnehmern (unter ihnen viele Schüler) täglich, vor allem zwischen 16 und 17.30 Uhr, beim Ueberqueren der Linken Brückenstraße zwischen Ferihumerstraße und Heilhamerweg zugemutet wird, grenzt ans Unerträgliche. Eine polizeiliche Verkehrs-

regelung wird zwar fallweise durchgeführt, doch kann sie die Misere kaum entschärfen, zumal die Verkehrsposten dort selbst unter lebensgefährlichen Umständen agieren müssen.

Die einzige Lösung wäre ein Fußgehertunnel, wie er in dem Projekt, die Ferihumerstraße unter der Linken Brückenstraße weiterzuführen, berücksichtigt ist. Nach diesem Plan wird die Ferihumerstraße künftig bis zur Auffahrt der dritten Donaubrücke geführt werden. Es wird allerdings noch viel Zeit vergehen, bis dieses Vorhaben verwirklicht ist, weshalb man sich dringend nach einer anderen Lösung im Interesse der Fußgeher umsehen sollte.

Linzer Eisenbahnbrücke - eine Verkehrsfalle

LINZ. Das Problem einer Entschärfung des „Linzer Flaschenhalses“, der Verkehrsfalle Eisenbahnbrücke, ist in ein Stadium getreten, das keinen Aufschub mehr duldet. Von Jahr zu Jahr ist mit dem sprunghaften Ansteigen des Kraftfahrzeugverkehrs eine Lösung dieser Misere immer dringlicher geworden und die zuständigen Stellen müßten sich wirklich ernstlich mit den unheilbaren Zuständen befassen. Es ist untragbar, diese Angelegenheit, die immer dringlicher wird, bis zum Bau einer dritten Donaubrücke aufzuschieben — es muß sofort etwas geschehen, bevor etwas „geschieht“. Denn täglich schweben Hunderte Menschen, vor allem Radfahrer, aber auch Fußgänger, beim Passieren der 67 Jahre alten Brücke und der Brückenköpfe in Lebensgefahr...

Vor allem aber ist der Verkehrsfluß zwischen Linz südlich der Donau und Urfahr so sehr gehemmt, daß dies in Zukunft einfach nicht mehr tragbar ist. Innerhalb von 24 Stunden muß die Brücke nicht weniger als fünfzehnmal fünf bis zehn Minuten lang gesperrt werden, weil Güterzüge der Verbindungsbahn zwischen den beiden Linzer Bahnhöfen oder Lokomotiven allein den so wichtigen Verkehrsweg blockieren. Bei Zügen dauert es jeweils zehn bis elf Minuten, bei der Durchfahrt einer Lok vier bis sechs Minuten. Jedem sammeln sich an den beiden Brückenköpfen bis zu achtzig Kraftfahrzeuge, manchmal sogar noch mehr, an. Die Autokolonnen reichen oft bis zur Tabakfabrik und bis zur Kreuzung Linke Brückenstraße — Freistädter Straße. Zwar sind die Bundesbahnen bestrebt, durch den Einsatz



Nirgendwo im gesamten Stadtgebiet bilden sich jeden Tag so lange Wagenkolonnen wie vor den beiden Brückenköpfen.

beim südlichen Brückenkopf entschärft werden. Im übrigen hängt das ganze Problem eng mit der dritten Donaubrücke zusammen, meinte Stadtrat Fechter.

DIE MEINUNG EINES SCHRANKENWÄRTERS

Wir besuchten den Eisenbahner Karl Hinterberger (67) aus Haslach auf seinem Brückenposten am Nordufer der Donau, der seit zehn Jahren an der Eisenbahnbrücke Dienst macht. Er wird täglich wie sein Kollege am anderen Brückenkopf um drei Uhr früh abgelöst und macht jeden zweiten Tag bis gegen 22 Uhr, das sind 18 bis 19 Stunden — einige Arbeitspausen eingerechnet — Dienst. Hinterberger hat wie die drei anderen Männer der beiden Brückenposten die Aufgabe, die Halbschranken an der Linken Brückenstraße, der Ferihumerstraße und beim südlichen Brückenkopf zu bedienen.

Dieser Schrankenwärter, dem man also nach einem Jahrzehnt Dienst an diesem „Flaschenhals“ genügend Erfahrungen zubilligen muß, spart nicht mit herber Kritik. Diese beschränkt sich nicht nur auf die Autofahrer mit O-Nummern, die er als besonders undiszipliniert und mit den Verkehrsregeln wenig vertraut bezeichnet, sondern erstreckt sich auch auf Bahnverwaltung und Magistrat. „I muß umsonst andauern wie a Hund“, klagt er, und meint damit das möglichst schnelle Schließen und Öffnen der Schranken (zu denen auch die kleinen Sperren am Fußgängerübergang gehören).

Dann weist er noch auf die große Verantwortung hin, vor allem dann, wenn er auf eigenes Risiko für Rettung, Feuerwehr und Polizei den schon geschlossenen Schranken nochmals öffnet, „wenn's sich's ausgeht“, wie er sich ausdrückt. Den Ärger, den er mit den immer eiligeren Kraftfahrern hat, denen bekanntlich alles immer noch zu langsam geht, kann man ihm nachfühlen. Der Eisenbahner aus dem Mühl-

viertel drückt dies kurz und drastisch so aus: „I wär' oft lieber in Niederphart als da...“

Tatsächlich können wir uns wenige Augenblicke später selber vom Leichtsin und der Dummheit einiger Verkehrsteilnehmer überzeugen. Während nämlich Karl Hinterberger nach einem Telefonat die beiden Bahnschranken schließt, schwindelt sich ein Mopedfahrer an der offenen Stelle, der Linken Brückenstraße, von der Ferihumerstraße in die Linke Brückenstraße. Und fast zu gleicher Zeit huscht ein Radfahrer, auf dem Gehsteig der Brücke kommend, ganz knapp an dem Eisenbahner vorbei...

Die Brücke entspricht nicht mehr den heutigen Verkehrsverhältnissen, die Bedienung des Schrankens gehört automatisiert, auch eine Blindlichtanlage und Zebrastreifen für die Fußgänger wären notwendig“, sagt Hinterberger, während er in seinem Bahnwärterhäuschen einen Topf Kraut zum Aufwärmen auf den Ofen stellt. Dann erzählt er von einigen der vielen Zwischenfälle, deretwegen er, obwohl daran unschuldig, schon etliche Scherereien hatte, denn er mußte als Beschuldiger oder Zeuge zu Einvernahmen und Verhandlungen.

„Sie fahren ja wie die Feuerwehr über die Brücken“, meint Hinterberger. Und wenn dann einer die freie Durchfahrt neben dem Halbschranken, die immerhin 4,3 Meter breit ist, verkehrt, gilt man dem Schrankenwärter die Schuld. Ein Autofahrer machte seinem Unmut einmal mit den Worten Luft: „Die Eisenbahnbrücke gehört in die Luft gesprengt!“

DIE EISENBAHNBRÜCKE KOSTETE 1¼ MILLIONEN KRONEN

Die Geschichte der Linzer Eisenbahnbrücke ist schnell erzählt.

Die Verbindungsbahn Linz — Urfahr hatte den Zweck, die 1838 dem Betrieb übergebene Mühlfeldbahn über eine Donaubrücke nach

Süden zu verlängern und an das übrige Bahnnetz anzuschließen. Im Zusammenhang damit forderte der Gemeinderat von Linz die Errichtung einer zweiten Donaubrücke im Stadtgebiet, während Urfahr den Plan einer Lokalbahn von Urfahr nach Steyregg mit Anschluß an die Budweiser Linie vertrat. Linz und Urfahr zählten damals zusammen 70.000 Einwohner.

Die neue Donaubrücke erhielt eine gemeinsame Fahrbahn für Straßenfahrzeuge und das Eisenbahngleise. Am 14. November 1909 wurde sie dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Baukosten der 385 Meter langen Brücke betrugen 1.236.768 Kronen. Die Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen war 9,5 Kilometer lang. Dies ist dem Werk „Österreichs Eisenbahnen“ von Franz Aschauer zu entnehmen.

ERGEBNIS DER BESPRECHUNG IN WIEN „MASSIG“

Die beiden dringlichen Probleme Hafenverbindungs- und Neustrasierung der Mühlfeldbahn im Raum Urfahr wurden kürzlich von Bürgermeister Aigner und leitenden Herren des Magistrates im Beisein von Vertre-



Nicht nur bei nasser Fahrbahn ist die Brücke gefährlich zu befahren, sondern auch des Nachts.

tern der ÖBB-Direktion Linz bei der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen in Wien durchbesprochen. Es waren jedoch weniger technische Probleme als finanzielle Fragen, die dabei behandelt wurden. Wie man hört, war das Ergebnis jedoch nicht sehr befriedigend.

FRIP



„Erbaut 1909“, also zu einer Zeit, als die Autos auf den Straßen noch an den Fingern abzählen waren.

von Diesellokomotiven die Fahrzeit über die Brücke etwas zu verkürzen und auch die Rudlage auszuschnitten (der Lärm der über die Geleise donnernden Güterwagen läßt sich dadurch kaum reduzieren), aber eine entscheidende Besserung der Verhältnisse wird dadurch nicht erreicht.

TÄGLICH 3000 BIS 4000 FENDLER

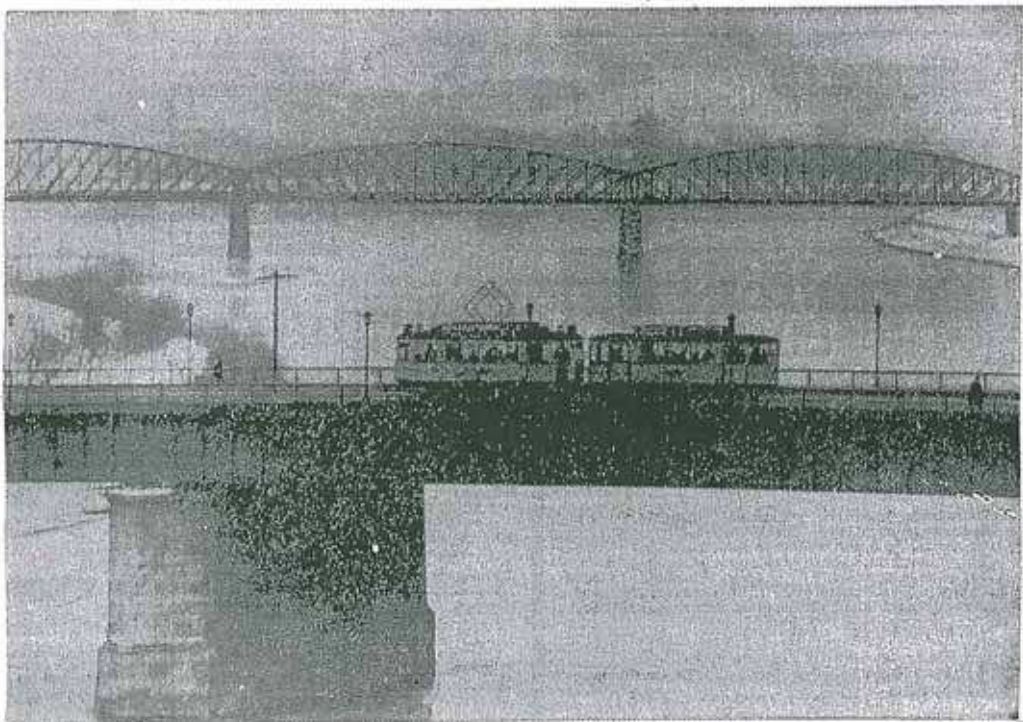
- Wir haben durch Anfragen bei der VÖEST
- und bei den Stickstoffwerken erhoben, daß
- täglich zwischen 3000 und 4000 Fendler aus
- dem Mühlviertel diesen gefährlichen „Flas-
- schenhal“ passieren müssen, um zu ihrer
- Arbeitsstätte zu kommen — umgekehrt —
- zu ihren Familien heimzukehren. Bei der
- VÖEST sind es genau 1990 Tagespendler
- und 1004 Fendler zum Wochenende.

In den Stickstoffwerken sind es 926 Arbeiter und 40 Angestellte, die täglich oder am Wochenende bzw. an Montagen von der Arbeitsstätte nach Hause oder umgekehrt zu fahren haben und natürlich bis auf wenige Ausnahmen eigene Fahrzeuge benötigen. Und das heißt: über die am 9. November 1909 in Betrieb genommene Eisenbahnbrücke an das „andere Ufer“.

Ein einziger Schubkarren oder ein Handwagen! auf der Brücke verursacht eine derartige Verkehrsstockung, daß sich im Nu auf beiden Donauufern lange Autokolonnen bilden. Besonders kritisch für die einspurigen Fahrzeuge — Fahrräder und Mopeds — ist die Situation bei Regen, Schnee und Glatteis, vor allem aber bei Nebel. Die Radfahrer werden oft so knapp überholt, daß man sich wundert, daß es nicht zu viel häufigeren Unfällen kommt, als dies der Fall ist.

STADTRAT FECHTER NIMMT STELLUNG

Wir baten auch Stadtrat Stefan Fechter um seine Stellungnahme zum Problem Eisenbahnbrücke. Bevor wir noch eine Frage stellen konnten, meinte er, daß ein Autokurz, ein ständiger Liniensverkehr zwischen Gruberstraße und Urfahr, über die Brücke bei einigem guten Willen durchführbar sein müßte. Der gern gebrachte Einwand dagegen, meinte Fechter, die Durchfahrt sei für Autobusse zu schmal, ist leicht zu widerlegen: riesige Lastwagenzüge und schließlich auch der VÖEST-Autobus fahren tagtäglich über die Eisenbahnbrücke. Allerdings müßte die scharfe Kurve



Nur zwei Brücken für die Großstadt Linz! Diese Aufnahme mit Teleobjektiv weist sehr anschaulich auf dieses Manko hin...

Nachrichten / Von Tag zu Tag
S. 6
FR, 3. Nov. 1967



Der gefährliche Engpaß bei der Abfahrt der Eisenbahnbrücke in Linz wird schon in wenigen Tagen aus der Welt geschafft sein. Mit dem Randstein wurde schon deutlich der neue Straßenverlauf markiert. (Kurt Prokosch)

Nachrichten

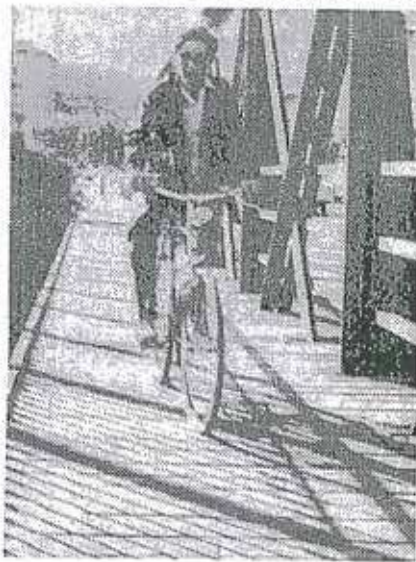
Von Tag zu Tag, S. 7

8. Mai 1968

Radfahrer auf den Gehsteig verbannt

Probeweise sollen in den nächsten Tagen die von Linz in Richtung Urfahr fahrenden Radfahrer auf der Eisenbahnbrücke in Linz auf den östlichen Gehsteig verbannt werden. Damit soll der vor allem abends extrem starke Verkehr flüssiger gestaltet werden. Sorgen bereitet noch, daß das Geländer der Brücke relativ niedrig und der Bretterboden für die Radler zu Stürzen führen kann. Die Polizei erwägt daher, die Radfahrer auf der Brücke absitzen zu lassen.

Photo: Aigner



Newsichten / Von Tag zu Tag, S. 7
 Di, 13. Aug. 1968



Aus der grauen Vorzeit des Schilderwaldes an unseren Straßen stammt die in einem Gebüsch versteckte Tafel an der Auffahrt zur Eisenbahn-

brücke in Linz. Ein solcher Hinweis ist längst überflüssig geworden, abgesehen davon, daß er sachlich nicht stimmt, da die Fußgänger und die Radfahrer (sofern diese ihr Vehikel schieben) auch bei geschlossenem Schranken ohne weiteres den Gehsteig benützen können. Also weg damit! Weg auch mit dem üppig wuchernden Unkraut auf der Verkehrsinsel an der Unteren Donaulände in Linz

Weg damit!

bei der Auffahrt zur Eisenbahnbrücke. Das „Zentrum“ auf dem unteren Wegweiser wird bald zugewachsen sein. Wenn schon Orientierungstafeln, dann solche, die lesbar sind, sonst entsteht beim Besucher der Landeshauptstadt der Eindruck des Unordentlichen. Gewiß nur Kleinigkeiten, aber auf die kommt es in summa an. Erst recht bei einer Stadt, die um Gäste wirbt! Photos: Prokosch





Obus – ganz blau!

Pötzlich ist es kalt geworden, vor allen in den Morgen- und Abendstunden. So hatte es Dienstag um sieben Uhr früh in Linz minus ein Grad, und manchen Leuten begann es, an den Ohren zu kitzeln. „Kalt ist“, erzählte nach alter Tradition der eine dem anderen, was dieser selbst wusste. Und: „Kalt ist da herinnen!“ brummen die Leute, nachdem sie den Obus bestiegen hatten, um an ihr Tagwerk zu fahren. „Kalt ist nett!“ sagte der Fahrer eines Fahrzeuges der Linie Neupoint, ließ sich aber verstoßen, die offenkundig doch etwas klammen Hände. Fahrpässe oder meinten witzig, sogar dem Obus selbst sei kalt: „Er ist schon ganz blau!“ Eine Anfrage im Obus-Betriebshof ergab, daß die Heizungen erst in den Fahrzeugen installiert werden mußten. Es sei zu früh kalt geworden. Betriebsdirektor Ingenieur Weiser aber versicherte den OÖN, daß dies umgehend geschehen werde. „Wir helfen nicht nach. Dumm“, meinte er. „Bald wird's warm!“ Darauf freuen sich die Fahrgäste! —/b—

Eine volkswirtschaftliche Klärungslage, die 608.000 Schilling kostet, wird derzeit in Kirchberg ob der Donau, Bezirk Rohrbach, gebaut.

Linzer Brückendilemma ist unerträglich SOS-Ruf nach zweitem Donauübergang

LINZ. Wenn es darum geht, die Bedeutung von Linz als Zentrum einer der größten Wirtschaftsräume Österreichs, als dynamisch wachsende Stadt und als aufbaufreudiges Gemeinwesen zu preisen, sind die hohen Herren aus Wien bei Eröffnungen mit Superlativen nicht sparsam. Aber niemand scheint einen Finger zu rühren, dieser Stadt aus ihrer schlimmsten Verkehrsnot zu helfen. Sonst könnte es nicht möglich sein, daß in einer Zeit, da für Brückenbauten zweit-rangiger Bedeutung da und dort Aber-Millionen Schilling aufgewendet werden, die Errichtung der zweiten Donaustraßenbrücke in Linz immer wieder auf die lange Bank geschoben wird. Eine einzige verkehrstüchtige Brücke verbindet Linz und Urfahr, einen von 206.000 Menschen bewohnten Raum, miteinander. Zehntausende motorisierte Berufstätige — unter ihnen viele Auswärtige — sind vor allem auf der Notbrücke (lies Eisenbahnbrücke) täglich in ein Verkehrs-dilemma verstrickt, das immer unerträglicher wird.

Ließe man dort, wo Fußgänger übrigens kaum mehr eine Daseinsberechtigung haben, einmal die Minister statt der Polizisten einen Tag lang Verkehrsdienst versehen — es gäbe dann entweder keine Minister mehr oder Linz hätte im Handumdrehen diese zweite Donaustraßenbrücke. Der SOS-Ruf nach diesem Bauwerk ertönt heute um so lauter und eindringlicher, als in der Bevölkerung die Meinung vorherrscht, nur eine völlige Verknennung der Linzer Situation auf Bundesebene könne die Ursache dafür sein, daß es mit diesem Projekt einfach nicht weitergeht und dadurch die Realisierung des Linzer Verkehrskonzeptes gebremst wird.

Viel Zeit ist seit der Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen (Übernahme von durch Linz führenden Bundesstraßen in die Obhut des Bundes) vergangen, aber die Hoffnung, es hätte nur einer Formalität bedurft, um den Baubeginn zu terminieren, hat getrogen. Die Stadt-gemeinde Linz, die Jahre hindurch planliche Vorarbeiten für eine zweite Donaustraßenbrücke geleistet hat, übergab ihre Unterlagen der Lan-

desbaudirektion, die von der Bundesstraßenverwaltung (Bautenministerium) mit der Ausarbeitung eines Projektes beauftragt wurde.

Die Grundeinsparungen, die von der Linzer Stadtverwaltung im Auftrag des Bundes durchgeführt werden, sind — erfahren die OÖN von kompetenter Stelle — soweit gediehen, daß keine nennenswerten Schwierigkeiten mehr der Ausführung des Bauvorhabens entgegenstehen.

In der Linzer Stadtverwaltung weiß aber niemand zu sagen, wie die Dinge derzeit stehen, ob Aussicht auf einen Baubeginn im nächsten Jahr besteht. Wenn 1969 angefangen wird, könnte die Brücke frühestens 1971 fertiggestellt sein. Minister Doktor Kotzina kommt voraussichtlich am 4. November zur Eröffnung der Prinz-Eugen-Straßen-Brücke nach Linz. Vielleicht können ihm die Stadtväter dann eine Information entlocken oder der Minister wird selbst die Gelegenheit wahrnehmen, eine verbindliche Zusage zu geben, auf die Linz in puncto Baubeginn seit Jahren wartet.

„Wir sind dabei, die Projekte zu erstellen, und wir werden schauen,



Notstand Eisenbahnbrücke: zu Stoßzeiten stehen sich die Autos auf schmaler Zufahrt hintereinander vor. Tiefstes Verkehrsmittelalter!

daß wir die Sache hinkriegen. Zwischenzeitlich könnte die Frage der Finanzierung soweit geklärt werden, daß — hoffe ich — im nächsten Jahr mit der Linzer Donaustraßenbrücke begonnen wird.“

So Landeshauptmann-Stellvertre-

ter Dr. Wenzl auf Anfrage der OÖN. Dr. Wenzl meinte, die generelle Zusage existiere, „aber wir können nicht anfangen, bevor wir das Geld haben.“ Er sei zuversichtlich, daß die Linzer Brücke im Bundesstraßenprogramm für 1969 aufscheinen wird. Ist die Frage der Finanzierung klar, dann könnte im Frühjahr 1969 die Ausschreibung des Brückenbauwerkes erfolgen.

„Ob die erforderlichen Mittel — die Brücke samt Nebenanlagen stellt sich auf etwa 150 Millionen Schil-

Chronik einer Groteske um die Linzer Brücke

Zwei Jahrzehnte ist die Forderung nach dem Bau einer zweiten Donaustraßenbrücke in Linz alt. Zahllos sind die dazu im diesem Zeitraum abgegebenen Erklärungen, Äußerungen, Zusagen und Versprechungen offizieller und informeller Natur. Es genügt, einige davon, die aus den vergangenen vier Jahren stammen, herauszugreifen; sie illustrieren die grotesken Vorgänge um ein für die drittegrößte Stadt Österreichs lebensnotwendiges Projekt. Nachstehend Auszüge aus Artikeln, die in den „Oberösterreichischen Nachrichten“ zum gegenständlichen Thema veröffentlicht wurden.

- 16. Dezember 1966 (Linzer Gemeinderatssitzung): Linz werde es nicht mehr länger aushalten ohne eine zweite Donaustraßenbrücke, stellte Gemeinderat Weiß (VP) fest und meinte ironisch: „Vielleicht bekommen wir sie in einigen Jahren oder Jahrzehnten.“ Bürgermeister-Stellvertreter Dr. Koch (VP) sprach von „Notstand Eisenbahnbrücke“ und drückte seine Hoffnung aus, daß die in Kürze beginnenden Verhandlungen mit dem Bund (wegen einer Beteiligung an dem Brückenbau) zu einem
- 13. Mai 1966: Minister Dr. Kotzina erklärte gestern einem OÖN-Redakteur auf Anfrage wegen der dritten Donaustraßenbrücke, daß über dieses Problem in allerhöchster Zeit Sekundärschul-Dipl.-Ing. Seidl mit Stadtverwaltung und Landesregierung Gespräche führen werde, bei denen Klarheit über die Modalitäten der Finanzierung gewonnen werden sollten. Der Minister fügte hinzu, die Linzer Donaustraßenbrücke werde auf jeden

Fall in dieser Legislaturperiode, also bis spätestens 1970, errichtet werden.

- 3. Oktober 1966 (Doktor Kotzina auf OÖN-Anfrage): Der Donauübergang ist zur verkehrsmöglichen Erschließung des Hochschulzentrums außerordentlich wichtig. Der Minister gab zu verstehen, daß es möglich sein werde, die ungeklärten Fragen um dieses Projekt nach heuer so weit zu regeln, daß die Linzer Donaustraßenbrücke im nächsten Jahr gebaut werden könne.
- 21. Februar 1967: Nach den Äußerungen von Bauleiterminister Dr. Kotzina ist damit zu rechnen, daß ein Termin für den Beginn des Linzer Brückenbaues schon in absehbarer Zeit wird fixiert werden können.
- 7. März 1967 (Pressekonzferenz Dr. Kotzina in Linz): Die Frage des OÖN-Redakteurs, ob das Brücken-vorhaben noch heuer baulich in Angriff genommen werden könnte, verneinte der Minister und wies der weiteren Frage, inwieweit damit im Frühjahr 1968 zu rechnen sei, aus.
- 18. Oktober 1967: „Das Bauleitungsministerium hält es, wie in einer Aussendung mitgeteilt wird, für möglich, daß mit dem Bau der zweiten Donaustraßenbrücke in Linz unter Umständen im kommenden Jahr begonnen werden könnte.“
- 21. Oktober 1967: So gut wie fest steht, daß dank der Unterstützung des Bundes die Errichtung der zweiten Donaustraßenbrücke 1968 begonnen werden kann.

Bauwerke liegen seit einiger Zeit vor.



ling — nach dem Modus einer Sonderfinanzierung aufgebracht werden sollten oder Oberösterreichs Bundesstraßen-Dotation angezapft werden soll — dazu nahm der Landeshauptmann-Stellvertreter nicht Stellung. Aus früheren Erklärungen Doktor Wenzls ist aber bekannt, daß er sich prinzipiell gegen jede Form der Finanzierung des Linzer Bundesstraßen-Brückenbaues wendet, die auf Kosten der dem Land bereitgestellten Bundesstraßenmittel geht.

Franz Gammrater

Nachrichten / Von Tag zu Tag,
S. 6

Donnerstag, 31. Oktober 1968

Verkehrsbeschränkungen in Linz Eisenbahnbrücke wird gesperrt

LINZ (ÖÖN). Ab nächster Woche werden in Linz zahlreiche, meist durch Bauarbeiten bedingte Verkehrsbeschränkungen eintreten. Für den innerstädtischen Verkehr am bedeutsamsten ist die Sperre der Eisenbahnbrücke von Montag bis Freitag, jeweils zwischen acht und zwölf Uhr. In dieser Zeit ist lediglich das Schieben von Fahrrädern gestattet. Der Fußgängerverkehr wird nicht behindert sein. Die Maßnahmen wurden wegen dringender Revisionsarbeiten am Tragwerk der Brücke unumgänglich.

Ferner wird ab Montag rund drei Wochen lang an den Gleisen in der Kaarstraße (Urfahr) gearbeitet werden. Die Autobusse der Post und Bahn können daher die Mühlkreiselbahnstraße nicht anfahren. Ersatzhaltestellen werden an der Südseite der Ferihumerstraße ab der Schul-

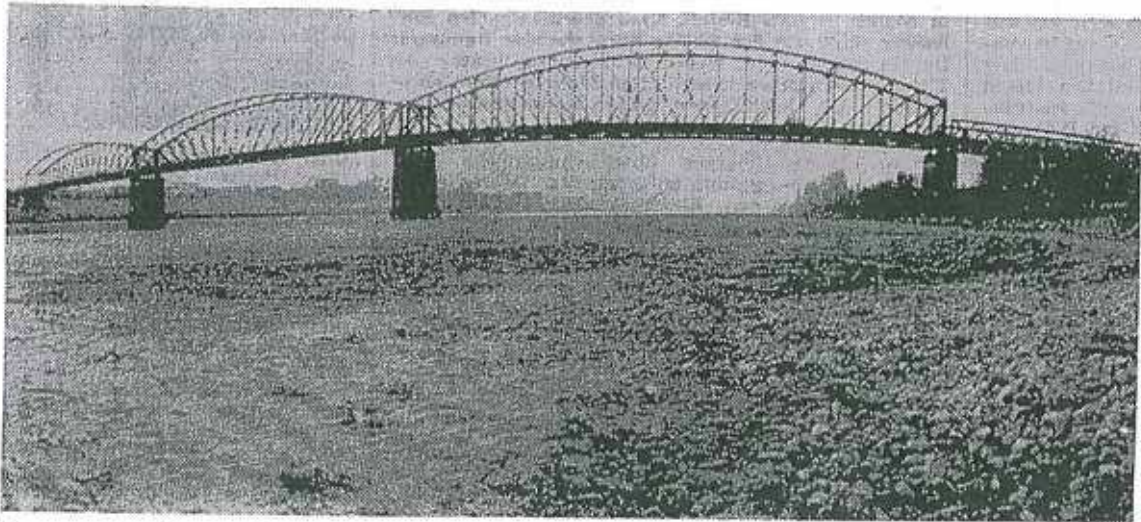
straße eingerichtet.

Nach der kürzlich erfolgten Fertigstellung der Ostrampe des südlichen Brückenkopfes der Nibelungenbrücke wurden folgende Maßnahmen als notwendig erachtet: Die Aussteigehaltestelle der Post- und Bahnbusse wird in die Rechte Donaustraße verlegt, und die ESG-Autobushaltestelle vor dem Versicherungsgebäude wird mit der Haltestelle gegenüber dem Hotel „Roter Krebs“ zusammengelegt. Das Einbiegen in die Zollamtstraße wird in Zukunft nur noch für den von der Brücke kommenden Verkehr erlaubt sein.

Der Weg zum Linzer Hafen betrifft die letzte der nächste Woche in Kraft tretenden Maßnahmen. Mit der Eröffnung der Prinz-Eugen-Straße am Montag werden die Eisenbahnkreuzungen Semmelweisstraße und Wimbölzelstraße gesperrt. Das Tankhafengebiet wird nur noch über Prinz-Eugen- bzw. die Derfflinger-Brücke erreichbar sein.

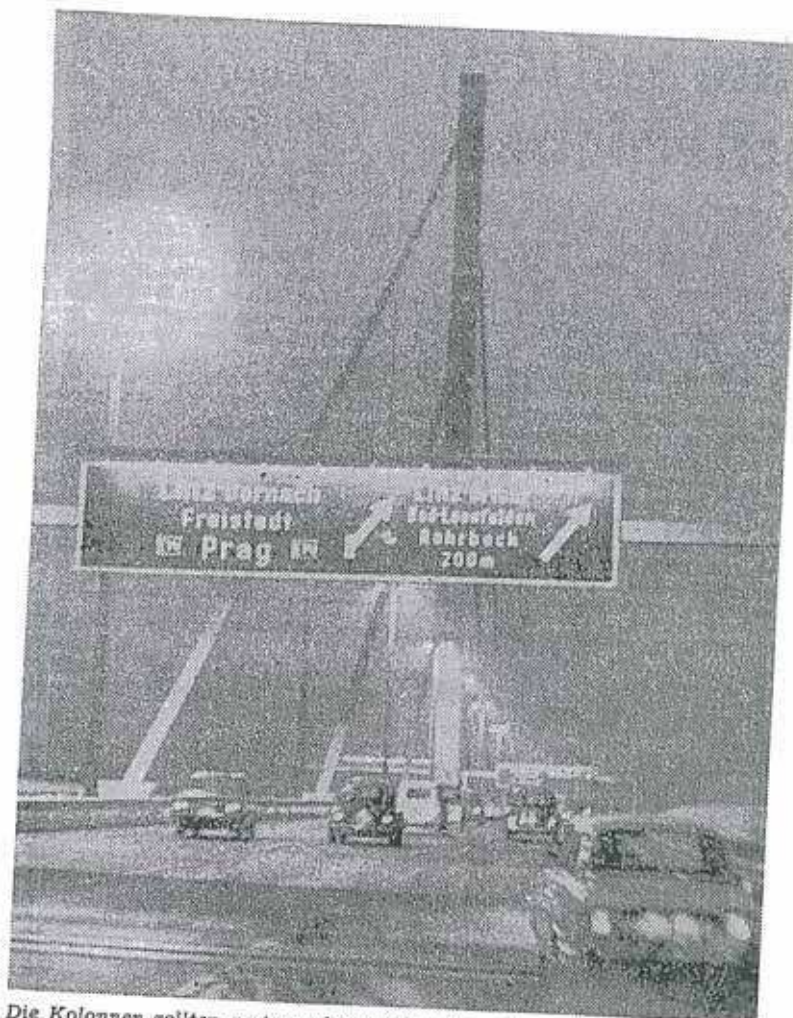
Der Neubau der Höheren Technischen Lehranstalt bedingt, daß der Mittelteil der Paul-Hahn-Straße ab Dienstag gesperrt wird. Die Zufahrten zum LASK-Platz und von der anderen Seite zu den Wohnhäusern bleiben erhalten.

Nachrichten
Von Tag zu Tag, S. 7
Di, 17. Okt. 1972



Ein ganz schmales Wässerchen ist aus der Donau im Raum Linz geworden. Ihr Bett unterhalb der Eisenbahnbrücke gleicht zur Zeit einer Steinwüste. Die Wassernot der Landeshauptstadt ist zwar durch die ~~Verlegung der~~ Leitung von Urfahr entschärft worden, wenn es mit dem schönen, trockenen Herbst aber so weiter geht, wird Wasser wieder Mangelware werden.

Photo: Durchan



Die Kolonnen rollten gestern abend schon über die neue Donaubrücke. Es scheint, daß die Kraftfahrer das neue Bauwerk früher als erwartet voll „annehmen“ werden.

Photos: OÖN/Aigner

Eisenbahnbrücke im Ausgedinge: Linzer ziehen neue Brücke vor

LINZ (OÖN-hw). Sehr schnell haben die Verkehrsteilnehmer den Wert der neuen Donaubrücke in Linz zu schätzen gelernt: Beim gestrigen Werkverkehr — besonders am Abend — rollten bereits Tausende Fahrzeuge über den neuen Donauübergang und brachten damit endlich jene Entlastung, auf die man gehofft hatte. Zur Beobachtung des Verkehrsstromes postierte die Polizei gestern zahlreiche Beamte an den wichtigsten Stellen des neuen Verkehrsbauwerkes.

Eklatant war der Frequenzrückgang auf der Eisenbahnbrücke, auf der bekanntlich die Einbahnregelung aufgelassen wurde. Dort wurde zwar auch gestern eine mittlere Frequenz registriert, die aber im Gegensatz zu

früher sehr gering ist. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird die Frequenz auch in den nächsten Wochen auf dieser Brücke noch abnehmen.

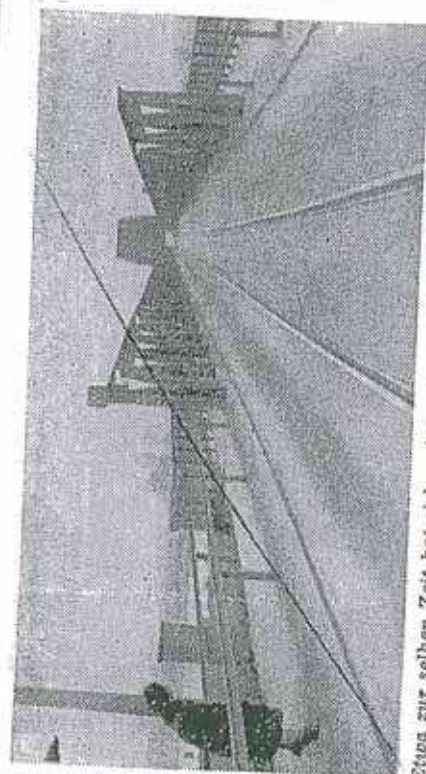
Auch der Einbahnast zur Unteren Donaulände und die Franck- und Gruberstraße wiesen wesentlich geringere Belastungen auf. Die Umschichtung des Verkehrs wird auf diesen Straßenzügen in der nächsten Zeit noch stärker spürbar werden. Von der Nibelungenbrücke kann derartige vorläufig noch nicht behauptet werden.

Beim ersten Werkverkehr unter Einbeziehung der neuen Brücke hat sich schon herauskristallisiert, daß die Kreuzung Linke Brückenstraße—Freistädter Straße in Urfahr jetzt von vielen Kraftfahrern benützt wird, die von der neuen Brücke auf die Leonfeldner Straße gelangen wollen. Dieser Umstand wird erst im Mai nächsten Jahres wegfallen, wenn die neue Stichstraße von der Brücke zur Leonfeldner Straße fertiggestellt ist.

Wahrscheinlich früher als gedacht werden sich die Verkehrsplaner zur Umwandlung des bestehenden Vorranges bei der Einmündung der Rechten Donaustraße in die Hafenstraße entschließen müssen. Die zahlreichen Fahrzeuge, die jetzt von der neuen Brücke Richtung Stadt abfahren, müssen jetzt bei der Einmündung der Rechten Brückenstraße in die Hafenstraße warten. Überdies würde mit einer Umwandlung des mehr auf die neue Brücke „überwechseln“.

Wenig Schwierigkeiten gab es — obwohl man sie erwartet hatte —

Nachrichten
Von Tag zu Tag
S. 6
Di, 19. Dez. 1972



Etwa zur selben Zeit bot sich auf der Eisenbahnbrücke periodenweise dieser seltsame Anblick: kein Auto in Sicht.

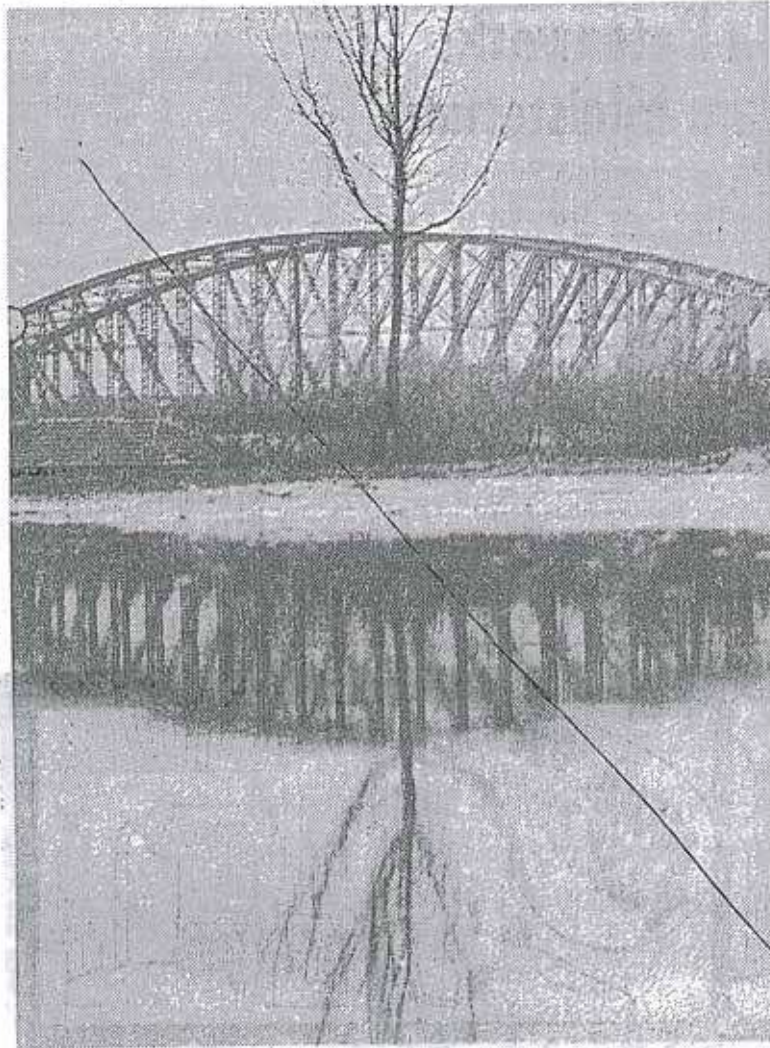
Lokales heute auch auf Seite 13

Vorranges der Kraftfahrer noch bei der Einmündung der Mülhkreis-Autobahn in die Franckstraße. Allerdings hat die Polizei im Bereich der Wimhölzelstraße andere Sorgen: dort haben Schrebergartenbesitzer die neben der Autobahn aufgestellten Wildzäune einfach niedrigerissen und sind über die Autobahn zu ihren Schrebergärten marschiert.

Nachrichten

Von Tag zu Tag, S. ?

Mi, 27. Feb. 1974

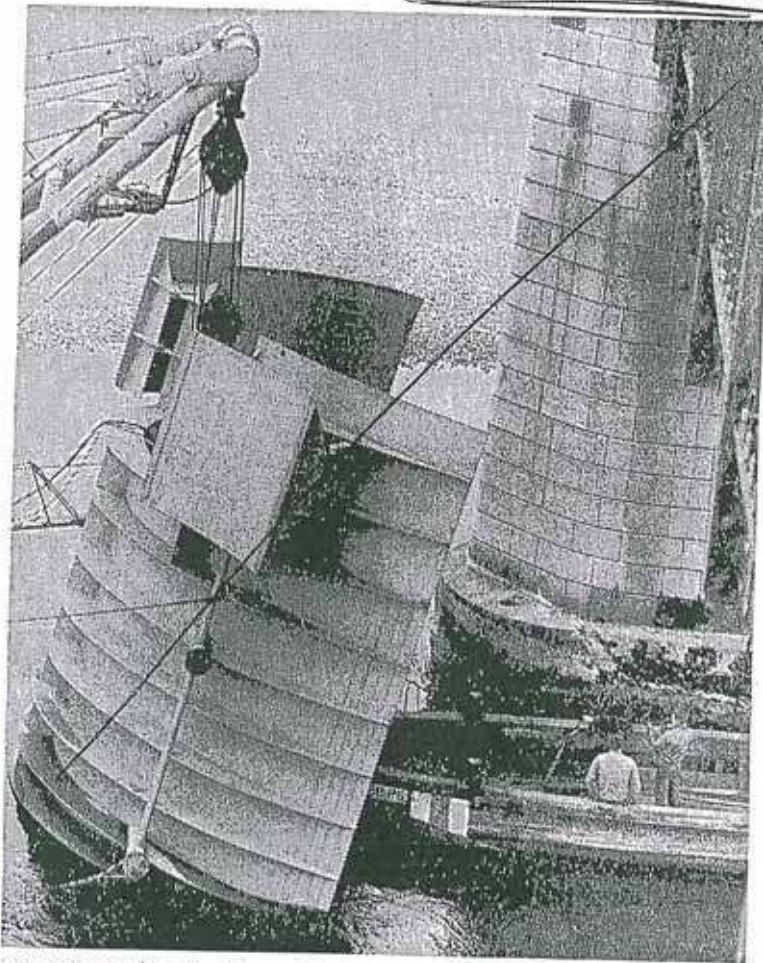


UND WENN DER GANZE SCHNEE VERBRENNT, die Asche bleibt uns doch: hier in Form einer Riesenlacke, in der sich die alte Eisenbahnbrücke und schon sehr ausschlagbereite Bäume als vormärzliche Idylle spiegeln.

Photo: OÖN/Aigner

Nachrichten
Von Tag zu Tag, S. 5
FR, 21. Okt. 1977

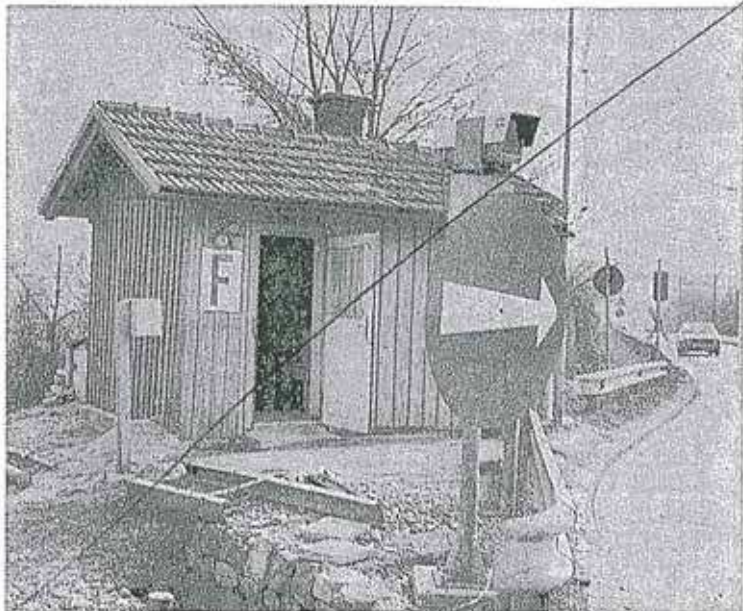
Service für die Eisenbahnbrücke



MIT GROSSEM technischen Aufwand wird zur Zeit die Linzer Eisenbahnbrücke auf ihre Standfestigkeit untersucht. Für die sicher nicht ungefährlichen Arbeiten wird sogar diese Stahlwand als Strömungsschutz von einem Schiffs-
kran eingesetzt. Bei diesem Pfeiler werden beispielsweise der sogenannte
Kolkschutz, das ist die Wurfsteinsicherung am Pfeilerfuß, und die Fundamente von Tauchern untersucht. Nach der Eisenbahnbrücke wird der Nibelungenbrücke auf den Zahn gefühlt.

Foto: OÖN/Aigner

Mo, 6. März 1978



DIE DOPPELFUNKTION der Eisenbahnbrücke in Linz, die auch von Straßenfahrzeugen stark frequentiert wird, bereitet schon immer Schwierigkeiten. Wenn Züge kamen, kontrollierten früher Wärter mit freiem Auge, ob sich Fahrzeuge auf der Brücke befanden. Bei schlechter Sicht war das problematisch. Nun wurden Fernsehkameras montiert, die von der Linzer und der Urfahrer Seite aus eine lückenlose Überwachung garantieren. Im Wärterhaus Urfahr stehen zwei Monitore und liefern einwandfreie Bilder. Nur wenn die Brücke wirklich frei ist, bekommen die Züge freie Fahrt. Das Wärterhaus Linz im Bild wird demnächst abgerissen werden.

Foto: OÖN/Aigner

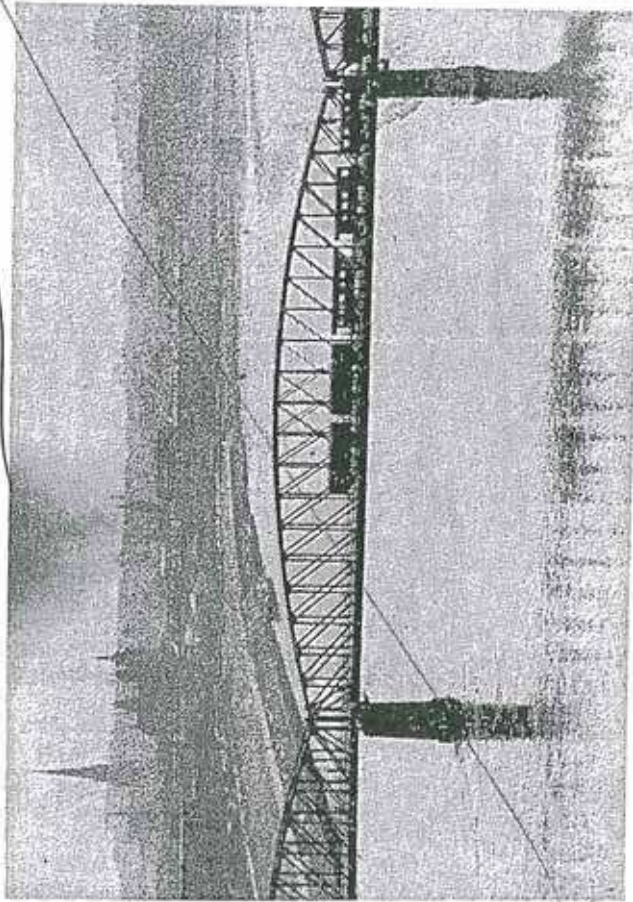
OBERÖSTERREICHISCHE Nachrichten

VEREINIGT MIT DER TAGES-POST · GEGRÜNDET 1865

S 4.— Lire 450 Dinar 10.— Nr. 160** Donnerstag, 13. Juli 1978

PARTEIFREIE UND UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG

Rost frißt die Eisenbahnbrücke



VOM ROST zerfressen wird die Linzer Eisenbahnbrücke. Techniker stellen jetzt fest, daß sie in zwei, spätestens fünf Jahren für den Verkehr gesperrt werden muß. Bundesbahn und Stadt überlegen jetzt, was sie tun sollen. Foto: ÖÖN/Aigner

LESEN SIE WEITER AUF SEITE 7

Techniker schlagen Alarm: Rost frißt Eisenbahnbrücke

LINZ (ÖÖN-mb). Der Bundesbahn und der Stadt Linz steigen jetzt schon die Grausbirnen auf: Der Rost, der seit zwei Jahren an der Linzer Eisenbahnbrücke nagt, hat inzwischen soviel weggefressen, daß in zwei bis fünf Jahren nichts anderes übrig bleibt, als eine Sperre und die Totalsanierung.

Die Stahlbetonplatte der Fahrbahn, die vor 20 Jahren aufgebracht wurde, liegt auf Querträgern aus Stahl. Seit Jahr und Tag rinnt im Winter das salzige Wasser durch Ritzen ab und verursacht die Rostbildung. Dabei wird der Schutzanstrich zerstört und die tragenden Teile werden angegriffen.

Die Techniker, die die Brücke jetzt im Auftrag der Bahn überprüfen, stellen fest: Lange wird's so nicht mehr gehen. „Je nach Wetter und Stärke kommender

Winter ist es in zwei, spätestens aber in fünf Jahren so weit, daß die Verrostung einen Verkehr über die Brücke nicht mehr zuläßt“, sagte Direktionsrat Hoch von der Bundesbahndirektion den ÖÖN auf Anfrage.

Zwischen Finanzstadtrat Ahamer und Bahnpräsident Haager fanden in der Vorwoche bereits die ersten Besprechungen statt. „Wir haben vorsichtshalber früh genug begonnen, auf die Entwicklung aufmerksam zu machen, damit wir dann nicht vor vollendeten Tatsachen stehen und überreilt handeln müssen“, hörte man von der Bundesbahn. Jetzt sollen sich die Techniker der beiden betroffenen Parteien zusammensetzen und ausknobeln, was geschehen muß. Die Stadt will außerdem die Brücke nochmals von ihren Spezialisten untersuchen lassen. Die erste Frage: Zahlt sich eine Reparatur aus oder muß man eine neue Brücke bauen?

Das läßt sich sicher leichter beantworten, als die zweite Frage: Wer zahlt's? Darüber dürfte es noch etliche Debatten geben. Dem Vernehmen nach existieren zwischen der Stadt und der Bundesbahn alte Verträge, die in diesem Fall den Schwarzen Peter — das heißt, die Verpflichtung zum Zahlen — zum Großteil der Bahn zuschieben würden. Die hat ihre Juristen damit beauftragt, das genau nachzuprüfen.

Ein anderes Problem, das die Eisenbahnbrücke aufgegeben hatte, ist inzwischen angeblich weg vom Tisch: Eine Anhebung der Brücke, die man wegen des Kraftwerkes Abwinden-Asten für notwendig hielt, soll sich als überflüssig herausgestellt haben, weil durch Ausbaggerungen des Donaubettes auch nach dem Kraftwerkaufstau die nötige Höhe der Brücke gegeben sei.

Nachrichten / Von Tag zu Tag
S. 7

SA, 4. Okt. 1980

Eisenbahnbrücke soll vierspurig für Autos ausgebaut werden

LINZ (ÖÖN-mb/hw). Vorläufig ist es noch ein frommer Wunsch der Stadt, aber er hat viel für sich: Die Linzer Eisenbahnbrücke, die in ein paar Jahren ohnehin komplett erneuert werden muß, weil das Tragwerk rostet, soll gleich zu einer vierspurigen Straßen- und Bahnbrücke ausgebaut werden.

Sowohl die SP als auch die VP traten Freitag in Pressekonferenzen für diesen Plan ein. Übereinstimmende Aussage: Es wäre ziemlich sinnlos, die Eisenbahnbrücke um 60 Millionen Schilling herzurichten, baulich aber sonst alles beim alten zu lassen. Da sollte doch gleich der Straßenteil der Brücke auf vier Spuren erweitert werden. Das würde 200 Millionen kosten, hätte aber dann bis ins nächste Jahrtausend Bestand.

Technisch wäre es durchaus machbar, sagt Baustadtrat Enzenhofer. Man hat die Pfeiler der Eisenbahnbrücke untersucht und ist draufgekommen: Sie würde auch eine vier-

spurige Straßenbrücke samt Eisenbahn tragen können.

Auch einem drohenden Verkehrsinfarkt wäre mit diesem Plan vorgebeugt. Derzeit fahren in morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten 1100 Autos pro Stunde über diesen Donauübergang. Diese zusätzliche Frequenz könnten die anderen Linzer Brücken bei einer Totalsperre der Eisenbahnbrücke nicht verkraften. Wählt man aber den vorgeschlagenen Weg, ließe sich während der Bauzeit eine Behelfsbrücke ein kleines Stück flussabwärts errichten, die provisorisch die Autos aufnehmen könnte.

Sollte die Bundesbahn aber auf den alten Plan einsteigen, die Mühlgrenzbahn zwischen Ottensheim und Puchanau über die Donau zu führen, bräuhete man die Eisenbahnbrücke überhaupt nur in eine Straßenbrücke umzubauen und könnte die Schienen vergessen. Allerdings schaut es derzeit nicht so aus, als schlage die Bahn diese Marschrichtung ein.

Nachrichten / Von Tag zu Tag
S. 5

Do, 13. Nov 1980

ÖBB stiften für Eisenbahnbrücke die Pfeiler und 40 Millionen S

LINZ (ÖÖN-fb). Dem Neubau der Eisenbahnbrücke über die Donau in Linz steht nach Ansicht der Österreichischen Bundesbahnen nichts mehr im Weg. Vizepräsident Dipl.-Ing. Alfons Hoch von der Bahndirektion Linz erklärte Mittwoch den ÖÖN, daß die Bahn die Pfeiler der alten Brücke und 40 Millionen Schilling für den Neubau beisteuern werde.

Dazu betonte er, daß der Wert der Pfeiler nicht unterschätzt werden dürfe, da sie im Durchschnitt 25 Prozent eines Brückenbaues kosten. Die Pfeiler der alten Eisenbahnbrücke

sind — wie berichtet — auch für den neuen vierspurigen Übergang geeignet.

Der Neubau wurde nötig, weil eine Reparatur der alten Brücke, deren Eisenkonstruktion verrostet ist, unwirtschaftlich wäre. Die Brücke müßte spätestens 1982 gesperrt werden. Daher ist ein Neubau unumgänglich, weil ein Ausfall der Eisenbahnbrücke unzumutbar ist. Sie wird in den Spitzenzeiten pro Stunde von 1100 Autos befahren.

Während der Bauzeit des 200-Millionen-Schilling-Projektes wird die alte Eisenbahnbrücke verschoben. Sie dient dann als Notbrücke für Autos und Überstellungszüge nach Urfahr. Sollte in späteren Jahren der Plan der Bundesbahnen, die Mühlkreishahn zwischen Ottensheim und Puchenuß über die Donau zu führen, doch noch verwirklicht werden, würde die Eisenbahnbrücke ausschließlich dem Straßenverkehr dienen.



DAS SALZ, das im heurigen Winter so reichlich gestreut werden mußte, traß und nagte, die Eisenbahnbrücke rostete unverdrossen weiter — und gestern war es soweit: Als sich ein Loch im Widerlager auftat, mußte die wichtige, aber desolate Verkehrsverbindung zwischen Linz und Urfahr für Autos und die Bahn gesperrt werden. Eine Sperre, die eineinhalb Jahre und länger dauern kann. Nur noch Mopedfahrer, Radler und Fußgänger können sich zaghaft über die Brücke wagen.
Foto: ÖÖN/Aigner

LESEN SIE WEITER AUF SEITE 5

S. 5



Halleluja, sie ist hin

Von MEINHARD BUZAS

Wenn eine Brücke so durchgerostet ist, daß man sie kategorisch für den Verkehr sperren muß, gibt es rundum bebrütete Geächter — sollte man annehmen. Bei der Linzer Eisenbahnbrücke, die seit gestern nur noch eine tote Hohlleiste ist, trat, wenn auch unterschwellig, die gegenteilige Reaktion ein.

„Halleluja, sie ist hin“ — das sagte zwar keiner der Betroffenen, aber irgendwie war's herauszuhören. Denn gewußt, daß das 81jährige Brückenwerk über kurz oder lang einmal zum Stillstand kommen würde, hat man schon seit mehr als sieben Jahren. Abt gehandelt wurde zuerst überhaupt nicht, später dann wurde verhandelt. Jetzt müssen Aktionen kommen, ob man will oder nicht.

Die Bahn hatte seit langem über den schlechten Bauzustand geklagt, was im Rathaus oft mit Panikmache abqualifiziert wurde. Das Loch in der Brücke bewies: Die Bahn hatte recht.

Die Autofahrer haben schon rituell geschimpft, wenn sie bei Schnee, Eis oder Regen über die glitschige, durch Gleise noch gefährlichere Fahrbahn schleichen mußten. Jetzt können sie zwar gar nicht mehr fahren — aber sie bekommen eine neue, verkehrssichere Brücke.

Die Stadtgewaltigen müssen zwar einen finanziellen Schock verdauen, und das in dem Moment, in dem sie sich auf Milliardenprojekte festgelegt haben — aber sie entgingen einem möglichen Reichsbrücken-Schicksal, und außerdem wird's der Sakanina schon im Parteilager Hillinger schon irgendwie mit dem Geld richten.

Die Anrainer in Urfahr brauchen nicht zu befürchten, daß eine neue Brücke näher an ihre Häuser heranrückt — sie soll auf den bestehenden Pfeilern, die noch intakt und verwendbar sind, gebaut werden. Nur die Autofahrer, die im zu erwartenden Verkehrsstau steckenbleiben, werden mit den Zähnen knirschen, aber auch das zählt sich nicht aus. Über kurz oder lang wäre ohnehin das selbe passiert.



81 JAHRE hat die Eisenbahnbrücke gedient, eine Ideallösung war sie nie. Jetzt soll sie durch einen Neubau mit vier Fahrspuren und getrennten Gleisen ersetzt werden.
Foto: ÖÖN/Aigner

Rost zerfraß die Eisenbahnbrücke Sperre kann 18 Monate dauern

LINZ (ÖÖN-mb). Seit Jahren rostet sie still und friedlich vor sich hin, die 81 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke, jetzt machte ihr der heurige strenge Winter endgültig den Garaus: Seit gestern ist sie für jeden Verkehr gesperrt, weder Autos noch Güterzüge dürfen mehr drüber. Nur Fußgänger können es wagen. Die unmittelbare Folge: Rund 1100 Autos pro Stunde müssen sich in Spitzenzeiten einen anderen Weg über die Donau suchen. Verkehrsstörungen großen Ausmaßes werden die Folge sein.

Daß die Landeshauptstadt möglicherweise vor einem „Reichsbrücken-Schicksal“ bewahrt wurde, verdankt sie einem aufmerksamen Bundesbahnbediensteten, der Montagabend einen 20 bis 30 Zentimeter langen Riß im Tragwerk auf der Urfahr Seite entdeckte und Alarm schlug. Zusammengetragene Sachverständige inspizierten gestern vormittag die Eisenkonstruktion und stellten fest: schwere Rostschäden, Sicherheit nicht mehr gegeben, Sperre upumgänglich. Die Salzstreuung, im heurigen Winter verstärkt nötig, hatte der Konstruktion den Rest gegeben. Einsturzgefährdet ist die Brücke derzeit nicht, aber weiteres Befahren würde weitere Risse und Löcher verursachen.

Für die Linzer und alle Mühlviertler bedeutet die Sperre, daß sie, voraussichtlich eineinhalb Jahre lang, auf die Nibelungen- oder Voestbrücke ausweichen müssen. In Stoßzeiten am Morgen und am Abend betrifft das 1100 Autolenker pro Stunde. Die ESG kann ihren Busverkehr ebenfalls nicht mehr über die Eisenbahnbrücke führen und weicht über die Voestbrücke aus.

Auch die Bahn hat Probleme, die vor allem den Güterverkehr betreffen. Die Personenbeförderung auf der Mühlkreisbahn ist gesichert, aber Güter werden, so Vizepräsident Hoch, wahrscheinlich nur auf Umwegen und auf der Straße zu den Zügen ins Mühlviertel befördert werden können.

Wie es mit der Brücke weitergeht, hängt von finanziellen Erwägungen ab. Bekommt die Stadt vom Bund zusätzliches Geld, steht ein Neubau

mit vier Autofahrspuren und einem Gleis außer Frage. Er kann frühestens in eineinhalb Jahren fertig sein und würde mindestens 200 Millionen kosten. Die Verkehrssituation ließe sich durch den Bau einer Behelfsbrücke entschärfen, die aber 50 bis 80 Millionen zusätzlich kosten würde und, so Straßenreferent Vizebürgermeister Hödl, mindestens ein halbes Jahr Bauzeit hätte.

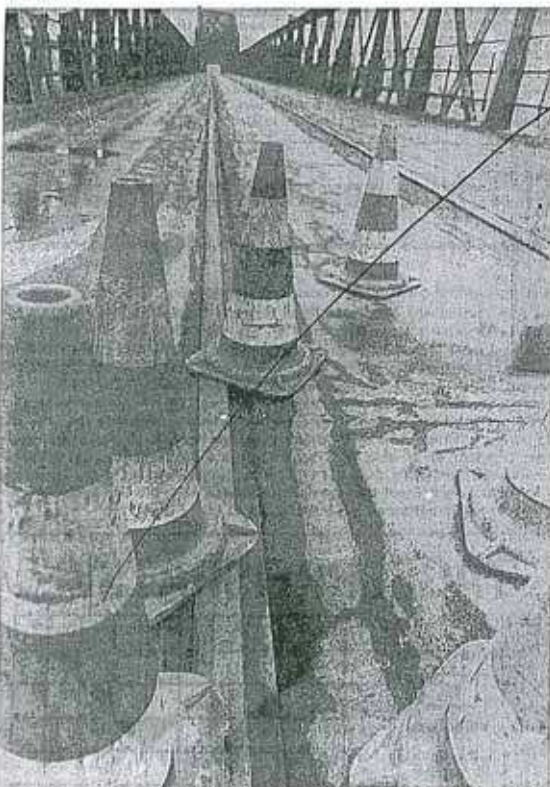
Ein notdürftiges Zusammenfügen der alten Brücke käme auf 50 Millionen zu stehen — sicher hinausgeschmissenes Geld, weil dann die Misere nur verlagert, aber nicht behoben wäre. Bauminister Sekania, der am 12. März in Linz ist, soll von Bürgermeister Hillinger um finanzielle Unterstützung angepöpselt werden. Entweder erklärt man die Straßenverbindung über die Eisenbahnbrücke zur Bundesstraße und übernimmt als Stadt dafür die Nibelungenbrücke — dann müßte der Bund für die ganzen Kosten aufkommen. Zweite Möglichkeit, angeregt von Landesrat Winetzhammer: Auch in Wien wird eine Gemeindebrücke zum Teil mit Bundesgeldern gebaut, weil sie dem überörtlichen Verkehr dient. Das ist bei der Eisenbahnbrücke auch der Fall. Finanziell klar ist nur eines: Die Bahn schließt 40 Millionen zu.

Verlängert waren noch gestern nachmittag zahlreiche Autofahrer darüber, weil keine Hinweisschilder vor der Brückensperre warnen. Die Stadt hat aber zugesagt, diese Schilder so rasch wie möglich zu montieren.

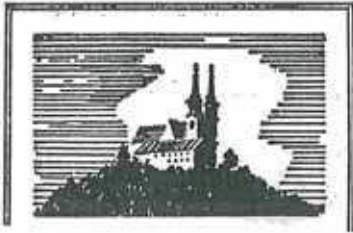
Unabhängig von diesem Thema meldete sich gestern Landesrat Wi-

netzhammer zum Thema „Bau einer weiteren Donaubrücke“ zu Wort. Er plädierte dafür, sie in Margarethen, also noch innerhalb der Linzer Stadtgrenze, zu situieren, und nicht in Ottenheim oder Puchersau. Seine Argumente: Sie wäre die kürzeste Brücke mit nur 252 Meter Länge, die Anbindung an die Bundesstraßen auf beiden Seiten ist nicht sehr schwierig, die Lösung wäre umweltfreundlich, würde den Verkehr in Urfahr entlasten und auch in der Linzer Innenstadt.

Sobald der Linzer Bürgermeister Hillinger von seinem Kuraufenthalt wieder zurück ist — er kommt nächste Woche —, will Winetzhammer mit ihm ein endgültiges klärendes Gespräch führen. Wir! man sich dabei einig, beginnt der sicherlich noch mühevollen Weg, die Brücke ins Bundesstraßengesetz zu bringen und dem Bund das Geld für den Bau herauszureißen.



HIFSER RISS tat sich auf der Fahrbahn der Eisenbahnbrücke auf. Eine Unter-



Nachrichten
von Tag zu Tag
S. 5

Mit Brücken beglücken

Von MEINHARD BUZAS

Die Linzer Donaubrücken machen Kopfzerbrechen. Die eine, die Eisenbahnbrücke, ist so zusammengestastet, daß sie gesperrt werden mußte. Für die andere, die erst gebaut werden soll, kann man sich nicht auf einen Standort einigen. Ottensheim, Puchenu und Linz selbst (im Raum Margarethen) stehen zur Wahl.

Was die „Rostbrücke“ angeht, deren Neubau mindestens 200 Millionen kosten würde, scheint die Stadt auf den billigsten Ausweg zu verfallen. Weil trotz der Sperre das befürchtete Verkehrschaos ausbleibt und die Autofahrer diszipliniert ausweichen, taucht nun die Idee auf, die Eisenkonstruktion nur so herzurichten, daß sie wieder tragfähig ist, und die Brücke sonst so zu belassen — also weiterhin mit Schienen- und Straßenverkehr. „Brauchen wir wirklich eine neue Eisenbahnbrücke?“ ist eine Frage, die sich nicht nur die VP schon gestellt hat, sondern die auch die SP jetzt wälzt. Bürgermeister Hillinger ist ein Verfechter der bloßen Reparatur — mit einer Kostenbeteiligung der Stadt, über deren Prozentsatz mit der Bahn noch zu verhandeln wäre.

Viel härter geht es in der Diskussion um den Standort eines neuen Donauüberganges zu. In der Landesbaudirektion wurden drei mögliche Varianten untersucht. Man kam zu dem Schluß: In Margarethen, also im Stadtgebiet von Linz, wäre die Brücke am besten zu bauen.

Bei Hillinger beißt der zuständige Bau-Landesrat Witzschammer demit aber auf Granit. „Linz soll schon wieder die Krot fressen, nur weil die anderen Gemeinden alle gegen die Brücke in ihrem Bereich protestieren“, poltert er. Eine Brücke in Margarethen würde den ganzen Durchzugsverkehr in die Landeshauptstadt bringen — das ist nur vertretbar, wenn wir von Margarethen aus einen Tunnel bis zur Westbrücke bohren, argumentiert der Bürgermeister.

Wie man die auseinanderklaffenden Interessen unter einen Hut bringen kann, ist schwer zu sagen. Der Bund soll zahlen, das Land planen und die betroffenen Gemeinden wollen auch mitreden. Nur eins ist klar. Den nach langem Hin und Her zu den Akten gelegten Plan des überdimensionierten Ausbaus der Linzer Westtangente mitten durch die Stadt jetzt wegen des Brückenneubaus wieder aus der Schublade zu holen, wäre verkehrt.

OBERÖSTERREICHISCHE Nachrichten

VEREINIGT MIT DER · TAGES-POST · GEGRÜNDET 1865

S 5.— Lire 600 Dinar 18.—

Nr. 70**

Mittwoch, 25. März 1981

PARTEIFREIE UND UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG

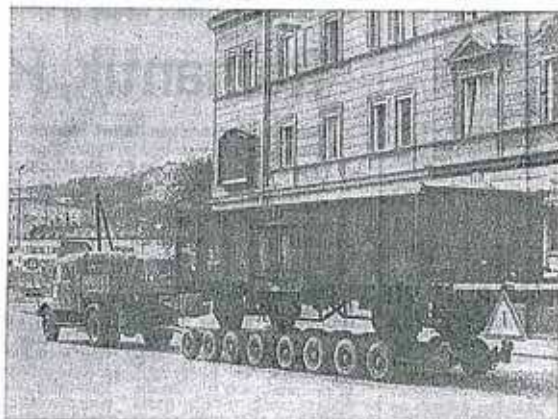
Huckepack über die Donau



MIT DER SPERRE der vom Rost zerfressenen Linzer Eisenbahnbrücke sind für die Bundesbahnen schwere Zeiten angebrochen. Alle Güterwaggons, die sonst über die Brücke gerollt wären, müssen jetzt in der Reindlstraße auf Spezial-Tieflader gehievt und über die Voestbrücke transportiert werden. Seit 3. März wurden schon 300 Waggons auf diese Weise über den Strom befördert. Diese Aktion ist nicht nur überaus zeitaufwendig, sie kostet die Bundesbahnen auch viel Geld. Die Mühlebahn befördert jährlich 150.000 Tonnen Fracht. In der Bundesbahndirektion Linz hofft man, daß ehest eine Entscheidung über die Zukunft der Brücke fällt und mit den Reparaturarbeiten begonnen werden kann.

Foto: ÖÖN/Aigner

LESEN SIE WEITER AUF SEITE 7



DAS ZWISCHENSPIEL auf der Straße bringt den Bundesbahnen erhebliche Mehrkosten. Seit der Sperre der Linzer Eisenbahnbrücke mußten schon dreihundert Güterwaggons über die Voest-Brücke transportiert werden.

Foto: ÖÖN/Aigner

Kaputte Eisenbahnbrücke brachte Anrainern die große Nachtmusik

LINZ (ÖÖN-hw). Seit die vom Rost zerfressene Linzer Eisenbahnbrücke ihren Geist aufgegeben hat und auch für Züge nicht mehr befahrbar ist, wissen die Bewohner Am Damm die Idylle erst so richtig zu schätzen, in der sie zuvor haben leben können. Mit dem Kollaps des Donauüberganges hat entlang der Reindlstraße, also auf und unmittelbar neben der Bahntrasse, das große nächtliche Rangieren eingesetzt. Gequälte und aufeinanderprallende Waggonpuffer bilden die schlafraubende akustische Kulisse.

Die Bundesbahnen wissen natürlich um das Dilemma, doch sie stehen unter Zugzwang: „Wir müssen das Mühlviertel versorgen“, lautet dazu die lapidare Feststellung vom Vizepräsidenten der Bundesbahndirektion Linz, Dipl.-Ing. Hoch.

Und was das bedeutet, ist an einer Zahl abzulesen: Seit dem 3. März, dem Tag der Sperre, wurden zirka 500 Waggons auf Tiefladern über die Voest-Brücke gefahren. Mit einer Jahresfracht von 150.000 Tonnen ist die Mühlebahn ein respektable Transporteur. Nur: Die Anrainer in Urfahr können sich ausrechnen, was das in nächster Zeit noch auf sie zu kommt.

Vorläufig ist noch keine Entscheidung gefallen, wie es mit der Eisenbahnbrücke weitergeht: „Mit jedem Tag früher, den wir über die Brücke fahren können, ist uns geholfen“.

wünscht sich Hoch schnellstens das Ende dieser Misere herbei, die die Bundesbahnen enorm viel Geld kostet.

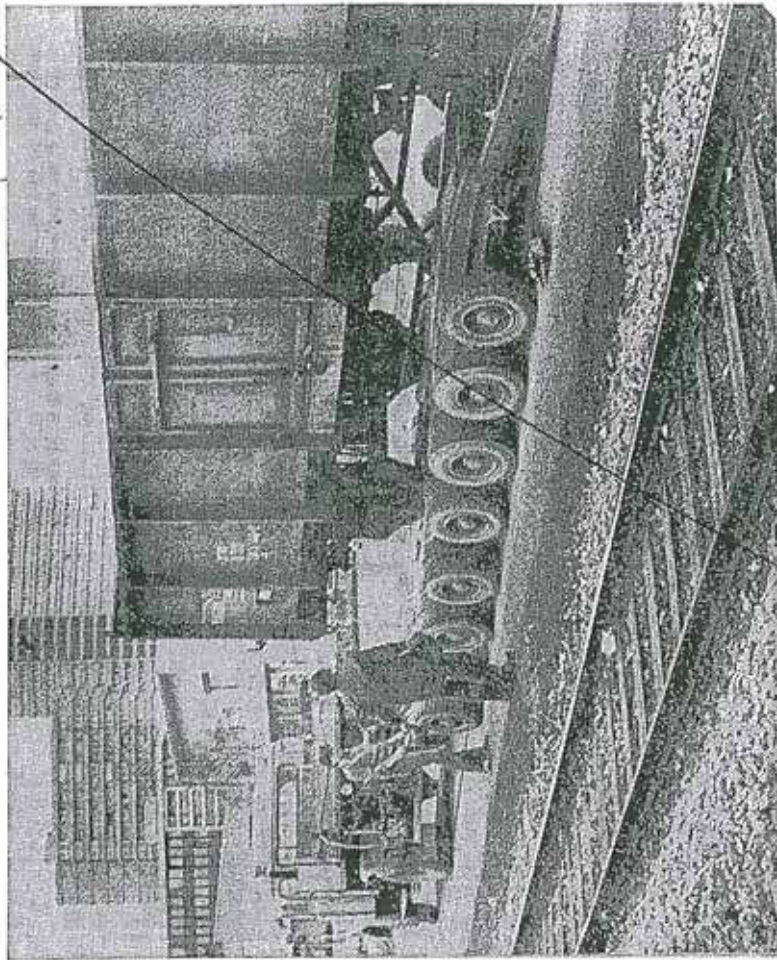
Würde die Eisenbahnbrücke so saniert werden, daß sie von den Zügen wieder befahren werden kann, muß eine Bauzeit von achtzehn Monaten angenommen werden. Die Kosten dafür werden zwischen 14 und 16 Millionen Schilling betragen. Die Bundesbahnen können aber nicht mit der Sanierung beginnen, weil sie nicht wissen, ob nicht doch auf politischer Ebene eine andere Brückenlösung fällt.

Wenn es zur Sanierung der Eisenbahnbrücke kommt — was ja eher anzunehmen ist —, müßte das nicht unbedingt eine 18monatige Sperre bedeuten: „Vielleicht gibt es eine Möglichkeit, daß wir zumindest einmal pro Woche dann die Wagen über die Donau bekommen“, töltelt Techniker Hoch bereits an einer Lösung herum, die für die Anrainer Balsam wäre. Dazu müßten nach Ansicht von Hoch aber vorerst einmal zwei Brückenkfelder völlig ausgewechselt sein.

Für den Vorwurf von Anrainern, warum die Bundesbahnen den Wechsel

von der Schiene auf die Straße oder umgekehrt in der Nacht durchführen müssen, hat man eine Antwort parat: „Wir bemühen uns natürlich, die Arbeiten am Tage zu erledigen. Aber das geht nicht immer, weil wir auch auf den Schichtwechsel in den Industriebetrieben Rücksicht nehmen müssen“, erklärt Hoch.

Oder anders gesagt: Der Arbeitsaufwand durch den Ausfall der Eisenbahnbrücke ist so groß, daß auch die Nachtstunden dafür herangezogen werden müssen. Das Wochenende hat man dabei schon vorsorglich ausgeklammert. Daß die Bundesbahnen die Reindlstraße nicht aus Boshalt zum nächtlichen Kopfbahnhof umfunktionieren, belegt noch eine andere Tatsache: Jede Nachtarbeitsstunde kostet auch die Bahn wesentlich mehr. „Schon allein aus diesem Grunde sind wir brennend interessiert, die Arbeiten möglichst am Tage abzuwickeln“, läßt Hoch keine Zweifel offen.



ZWANGSWEISE wird derzeit in Linz der kombinierte Verkehr Schiene—Straße praktiziert, weil die Mülhkreisbahn nicht mehr über die verrostete Eisenbahnbrücke fahren kann. Allein der Ausfall dieser einen Brücke beweist, wie empfindlich unser Transportsystem reagiert, wenn nur ein Teilbereich gestört ist. Umwege sind natürlich möglich. Doch dieses Beispiel in Linz zeigt: Kann nicht der rationellste Weg gewählt werden, steigen die Kosten ins Gigantische. Foto: ÖÖN/Aigner

Noch Uneinigkeit über Reparatur der Linzer Eisenbahnbrücke

LINZ (ÖÖN-hw). Um die weitere Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke herrscht Funkstille. Noch weiß niemand genau Bescheid, wann der zur Zeit total gesperrte Donauübergang wieder befahren werden kann. Eines wurde indes offensichtlich: Hinter den Kulissen wird um die Aufschlüsselung der Reparaturkosten gerangelt.

Nach jüngsten Kostenrechnungen der Bundesbahnen würde die Reparatur der Brücke 21,5 Millionen Schilling kosten. In dieser Summe sind auch sechs Millionen Schilling für den Anstrich der gesamten Stahlkonstruktion enthalten.

Doch gibt's da einen "Pferdefuß": „Mit einer solchen Reparatur wäre die Brücke nur für die Bahn benutzbar“, erklärte dazu der Vizepräsident der Bundesbahndirektion Linz, Dipl.-Ing. Hoch, den ÖÖN. Demnach ist das nur eine Teilsanierung.

Wollte man den ursprünglichen Zustand wieder herstellen und Züge und Straßenverkehr über den Donauübergang rollen lassen, müßten noch zusätzlich mindestens zehn Millionen Schilling aufgebracht werden. Die Kosten für die Sanierung der Fahrbahn könnten sich aber auch auf fünfzehn Millionen Schilling stellen. So genau hat das bis jetzt noch niemand durchgerechnet.

In Wien wird derzeit durchgerechnet, wie weit das Haupttragwerk überhaupt noch in der Lage ist, die

volle Straßenlast aufzunehmen. Fällt das Resultat schlecht aus, könnte es künftig auch eine Gewichtsbegrenzung für die Bahn geben. „Das wäre etwas, mit dem wir überhaupt keine Freude hätten“, hofft Hoch auf uneingeschränkte Tonnagen.

Was derzeit aber viel wichtiger ist: Es muß schnellstens eine Einigung erzielt werden, wer die Kosten für die Sanierung des Fahrbahnelages der Brücke trägt. Momentan zeichnet sich ein Pingpongspiel zwischen Wien und Linz ab, in dem noch kein Sieger erkennbar ist.

Bei der Bahn ist man aber — trotz der schon einhalb Monate dauernden Sperre — zuversichtlich, daß man noch heuer mit der Instandsetzung so weit kommt, daß die Brücke wieder von Zügen befahren werden kann.

Linz: Alter Vertrag sichert die Reparatur der Eisenbahnbrücke

LINZ (ÖÖN-mb). Ein altes Überkommen aus dem Jahr 1962, das Linz nun endlich jene Zahlungswilligkeit eingeleitet, die für die Sanierung der gesperrten Eisenbahnbrücke nötig ist. Sie wird nicht nur die neue Fahrbahndecke bezahlen, sondern sich auch an der Tragwerkenerneuerung finanziell beteiligen.

Die Bundesbahn wußte zwar bis Freitag mittag noch gar nichts davon, aber Bürgermeister Hillinger weiß es und hat den Magistratsdirektor damit beauftragt, mit der Bahn alles klarzumachen. Hillinger zu den ÖÖN: Während der Osterfeiertage habe ich dieses alte Überkommen ausgegraben, das für mich ein Präjudiz darstellt. Als 1962 die Eisenbahnbrücke erneuert wurde, hat sich die Stadt damals schriftlich verpflichtet, diese Kostenbeiträge zu leisten. Da können wir uns jetzt, fast zwanzig Jahre später, kaum anders verhalten.

Das derzeit drängendste kommunale Problem scheint damit gelöst zu sein, und ein Problem war es nicht nur

Suchen Testpersonen für neue weiche

KONTAKTLINSEN

BRILLEN RAPPAN

ANZEIGE

für die Bahn, die teuer im Huckepackverkehr Güter über die Donau schleppen mußte. Auch die Autokolonnen zu beiden Seiten der Voest-Brücke wurden zu Stoßzeiten immer länger.

Die Bahn ihrerseits war nicht bereit,

auch für die Erneuerung des Straßenteils der Brücke in die eigene Tasche zu greifen — für sie sind nur die Schienen interessant. Zweifel an der Tragfähigkeit der Brückenhauptträger, die aufgekommene waren, hat inzwischen ein Gutachten wieder zerstört. Da Linz so rasch wie möglich die Reparatur möchte, dürfte einer schnellen Lösung nicht mehr viel im Weg stehen.

Das ist doppelt gut: Denn in einem, spätestens in zwei Jahren steht auch die Neukonstruktion zu einer Sanierung heran, die ohne jeweils halb-

Steuer sparen Sie jetzt mit Danzer Design

Dölsche, Kaminbleien, welche die Firma Danzer Design verkauft, können Sie jetzt von Ihrer Einkommen- oder Lohnsteuer absetzen.

Nur noch kurze Zeit der alte Preis, bei Danzer Design, Stelzhammerstraße 2, am Volksgarten, Linz, Telefon 62 6 54.

ANZEIGE

seitige Spalte nicht zu bewerkstelligen sein wird. Auch wenn man auf der verbleibenden Brückenhalbe ein Gegenverkehrssystem einrichtet oder jeweils zu den morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen eine Einbahnregelung trifft, wird das eine neue schwere Belastung für den Autoverkehr, die ohne verwendungsfähige Eisenbahnbrücke nie und nimmer zu verkraften wäre.

Die geplante neue Donaubrücke bei Margarethen schließlich wird zu dieser Zeit noch nicht zur Verfügung stehen. Wie sie ausschauen und verlaufen soll, zeigt derzeit unter anderem eine Ausstellung im Brucknerhaus, die sich mit der Altstadterhaltung (siehe Be-

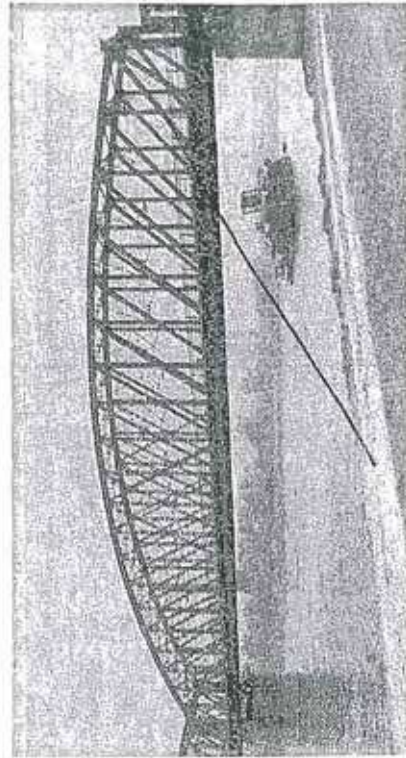
Eisenbahner wollen Reparatur

LINZ. Eine rasche Sanierung der Linzer Eisenbahnbrücke verlangte auch die Gewerkschaft der Eisenbahner, Ortsgruppe Linz, bei ihrer Jahreshauptversammlung im Brucknerhaus. Als Gründe dafür, daß hier ehest, etwas geschehen müßte, wurden die enormen Kosten für den Huckepackverkehr der Waggons über die Voest-Brücke genannt. Die Bundesbahnen, die durchschnittlich 36 Güterwaggons pro Tag über die Brücke transportieren müssen, müßten dafür schon 1,2 Millionen Schilling auslegen.

nicht an anderer Stelle), aber auch mit Verkehrslösungen für die Stadt Linz beschäftigt.

Unwidersprochen wird vor allem der Anschluß der Brücke an die Eferdinger Bundesstraße nicht bleiben: Wie der Plan im Brucknerhaus zeigt, ist ein kompliziertes System von Auf- und Abfahrten nötig, mindestens sechs Objekte müssen geschleift werden. Den verbleibenden Anrainern aber graust jetzt schon vor der Verkehrswahne, die vor ihren Fenstern vorbeiröllen wird. In diesem Gebiet „bürgerinitiativ“ es schon deutlich.

Jeder, der sich für Verkehrsvorhaben in Linz, anfangen von Garagen bis zu Fußgängerzonen, interessiert, sollte sich die Schau im Brucknerhaus zu Gemüte führen. Sie zeigt unter anderem die verschiedenen Standorte für Tiefgaragenprojekte (Hauptplatz, Domvorplatz, Schloßberg und auch die Promenadegarage, die aber nicht mehr spruchreif ist, weil die Klammerstraße nicht „aufgebrochen“ werden soll), sie führt vor Augen, wo verkehrsberuhigte Zonen, wo neue Fußgängerzonen entstehen sollen, wie es um das Radwegenetz der Stadt bestellt ist und wie sich derzeit die Verkehrsströme verteilen.



UNBENUTZBAR seit vielen Wochen ist die Eisenbahnbrücke. Jetzt erklärte sich die Stadt bereit, ihren Obolus zur Reparatur beizutragen. Die Autofahrer werden es zu danken wissen. Foto: ÖÖN/Aigner

Nachrichten / Von Tag zu Tag
SA, 30. Mai 1981

Bundesbahn-General verhandelt in Linz über gesperrte Brücke

LINZ (ÖÖN-mb). Kommende Woche soll endlich Klarheit über die Reparatur der Eisenbahnbrücke in Linz geschaffen werden, die nun schon monatelang gesperrt ist. Bundesbahn-Generaldirektor Pycha wird in Linz mit Bürgermeister Hillinger verhandeln.

Da die Bahn selber kein finanzielles Interesse hat, auch den Straßenteil der Brücke zu reparieren, sondern den Verkehr im Gegenteil eher als lästig empfindet, wird es also an der Stadt liegen, eine befriedigende Lösung herbeizuführen. Bisher schien Linz nicht sonderlich verhandlungsbereit, obwohl die Brückensperre auf Dauer in ihren Auswirkungen auch für den Straßenverkehr unerträglich wird.

Die Bahn steht auf dem Standpunkt, als Kostenbeitrag der Stadt könne es nicht genügen, nur die Erneuerung des Fahrbahnbelags zu zahlen, wie Linz lange Zeit glaubte. Auch für die Erneuerung der Straßenplatte, die wesentlich teurer kommt, müßte nach ÖBB-Meinung Linz aufkommen. Die Bahn hat ein Druckmittel in der Hand: Gibt es keine Einigung mit der Lan-

deshauptstadt, repariert sie halt nur den Bahnteil und läßt die Autos weiter ausgesperrt, während die Züge rollen.

Und rollen müssen sie spätestens zur Zeit der Rüben Transporte im Herbst: Auch diese Transportfahrten mit Straßenrollern zu bewerkstelligen, wäre zu teuer und zu zeitraubend. Bei der Bahndirektion für Oberösterreich ist daher geplant, zumindest für den „Rübenverkehr“ soweit provisorische Baumaßnahmen zu setzen, daß diese Waggons sicher über die Brücke rollen können, und erst danach die echte Sanierung zu starten.

Daß täglich 34 bis 37 Waggons auf der Straße über die Donau befördert werden müssen, kostet eine Menge zusätzliches Geld. Es bringt aber auch andere Probleme. Die Straßenroller benützen die Mühlkreisautobahn im Stadtgebiet, was nicht ungefährlich ist, wie vor kurzem erst ein Autounfall bewies. Für jeden der Transporte auf der Autobahn, die dort nach den Straßenverkehrsvorschriften gar nicht rollen dürften, muß eine Sonderbewilligung eingeholt werden.

Nachrichten
Von Tag zu Tag
Do, 4. Juni 1981

Eisenbahnbrücke wird saniert

LINZ. Die Verhandlungen zwischen Stadt Linz und Bundesbahn-Generaldirektion über die Sanierung der Eisenbahnbrücke wurden gestern abgeschlossen. Die Stadt, die ja daran interessiert ist, daß auch der Autoverkehr wieder über die Brücke rollen kann, wird von den Gesamtkosten von etwa 40 Millionen Schilling elf Millionen tragen. Die Ausschreibung soll bis Ende Juli abgeschlossen sein, die Bauarbeiten werden im äußersten Fall eineinhalb Jahre in Anspruch nehmen, wie versichert wird.

Nachrichten

Von Tag zu Tag

Di., 7. Juli 1981

Linzer Eisenbahnbrücke noch mindestens ein Jahr gesperrt

LINZ (ÖÖN-mb). Noch länger als ein Jahr, etwa bis zum Spätsommer 1982, wird es dauern, bis die gesperrte Linzer Eisenbahnbrücke wieder für den Verkehr geöffnet werden kann.

Dies äußerte Verkehrsminister Lausecker in seiner Antwort auf eine parlamentarische Anfrage, die von den Abgeordneten Landgraf und Wimmersberger eingebracht worden war. Der genannte Termin kann nur dann eingehalten werden, wenn es bei den Lieferterminen

für die Reparatur der völlig desolaten Brücke keine Verzögerungen gibt.

Derzeit arbeitet die Bundesbahn an der Erstellung eines Sanierungsprojekts, mit der Vergabe der Aufträge ist voraussichtlich im August zu rechnen. Da für die benötigten Stahlteile eine Lieferzeit von rund vier Monaten zu erwarten ist, kann mit den Arbeiten frühestens um die Jahreswende begonnen werden.

Zerschlagen haben sich die Pläne der Bun-

desbahn, während der Zeit der Zuckerrüben-ernte im Herbst den Bahnbetrieb provisorisch aufzunehmen. Das läßt sich technisch nicht machen. Also werden auch diese Transporte auf der Straße rollen, was zu einer weiteren Verschärfung der Verkehrs- und Gefahrensituation in Linz führen dürfte.

Die Stadt Linz zahlt, wie berichtet, zur Brückensanierung elf Millionen Schilling dazu, die Bahn stellt rund 30 Millionen bereit.

Nachrichten

Von Tag zu Tag

Di., 7. Juli 1981

Linzer Eisenbahnbrücke noch mindestens ein Jahr gesperrt

LINZ (ÖÖN-mb). Noch länger als ein Jahr, etwa bis zum Spätsommer 1982, wird es dauern, bis die gesperrte Linzer Eisenbahnbrücke wieder für den Verkehr geöffnet werden kann.

Dies äußerte Verkehrsminister Lausecker in seiner Antwort auf eine parlamentarische Anfrage, die von den Abgeordneten Landgraf und Wimmersberger eingebracht worden war. Der genannte Termin kann nur dann eingehalten werden, wenn es bei den Lieferterminen

für die Reparatur der völlig desolaten Brücke keine Verzögerungen gibt.

Derzeit arbeitet die Bundesbahn an der Erstellung eines Sanierungsprojekts, mit der Vergabe der Aufträge ist voraussichtlich im August zu rechnen. Da für die benötigten Stahlteile eine Lieferzeit von rund vier Monaten zu erwarten ist, kann mit den Arbeiten frühestens um die Jahreswende begonnen werden.

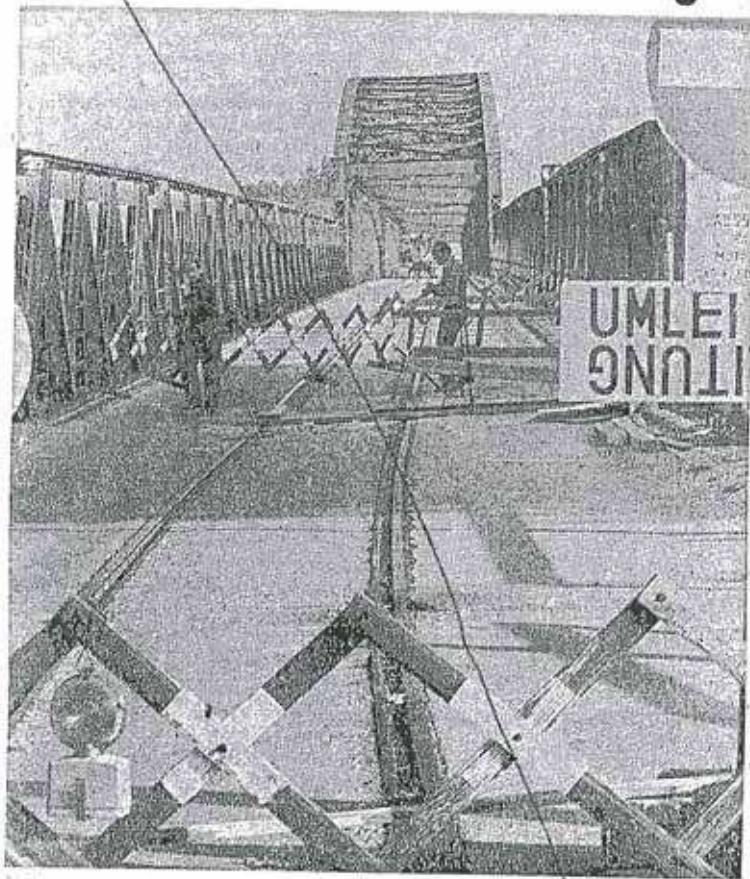
Zerschlagen haben sich die Pläne der Bun-

desbahn, während der Zeit der Zuckerrüben-ernte im Herbst den Bahnbetrieb provisorisch aufzunehmen. Das läßt sich technisch nicht machen. Also werden auch diese Transporte auf der Straße rollen, was zu einer weiteren Verschärfung der Verkehrs- und Gefahrensituation in Linz führen dürfte.

Die Stadt Linz zahlt, wie berichtet, zur Brückensanierung elf Millionen Schilling dazu, die Bahn stellt rund 30 Millionen bereit.

Nachrichten
Von Tag zu Tag
SA, 10. Okt. 1981

Das Warten wird noch lang



WÄHREND DIE VORARBEITEN für die Reparatur der Linzer Eisenbahnbrücke in diesen Tagen anlaufen, wächst die Kritik aus Firmenkreisen daran, daß die Brücke erst im August nächsten Jahres wieder benutzbar sein wird. Es bereitet nämlich große Schwierigkeiten, Kosten und Mühen, Güter von Urfahr nach Linz oder hinüber zu transportieren. Eine Brennstoff-Firma zum Beispiel, die Öl aus Polen geliefert bekommt, hat die größten Probleme, diese Ladungen über die Donau zu schaffen. Die Bahn allerdings behauptet, schneller läßt sich die Brückensanierung nicht durchführen.

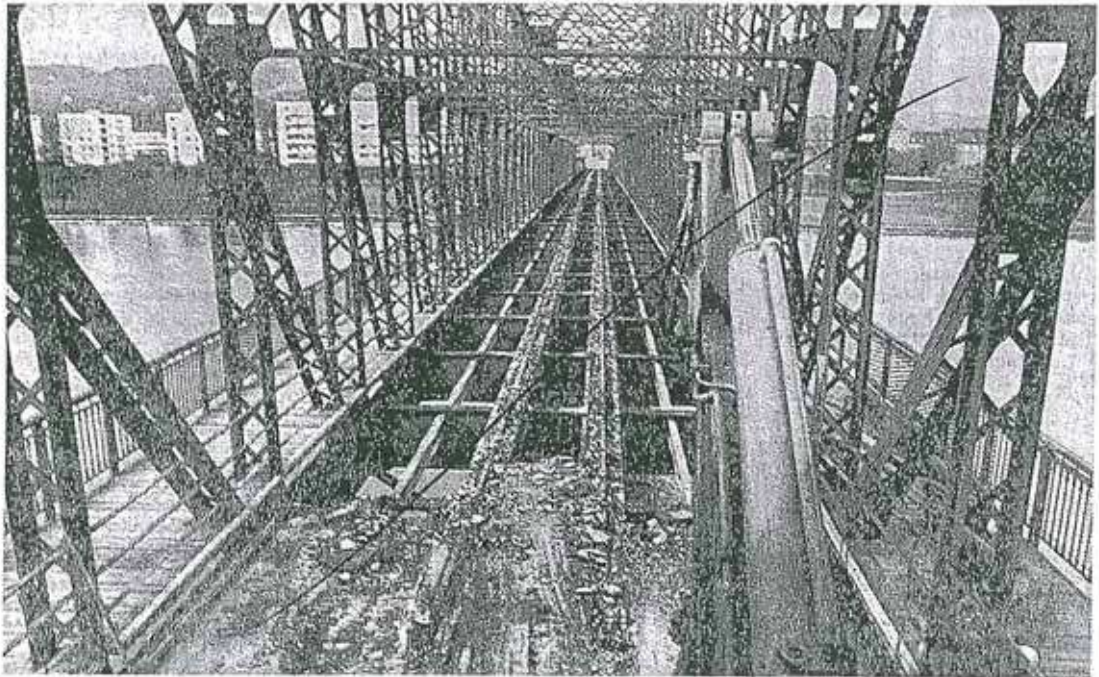
Foto: ÖÖN/Aigner

Nachrichten
Von Tag zu Tag
Di, 3. Nov 1981

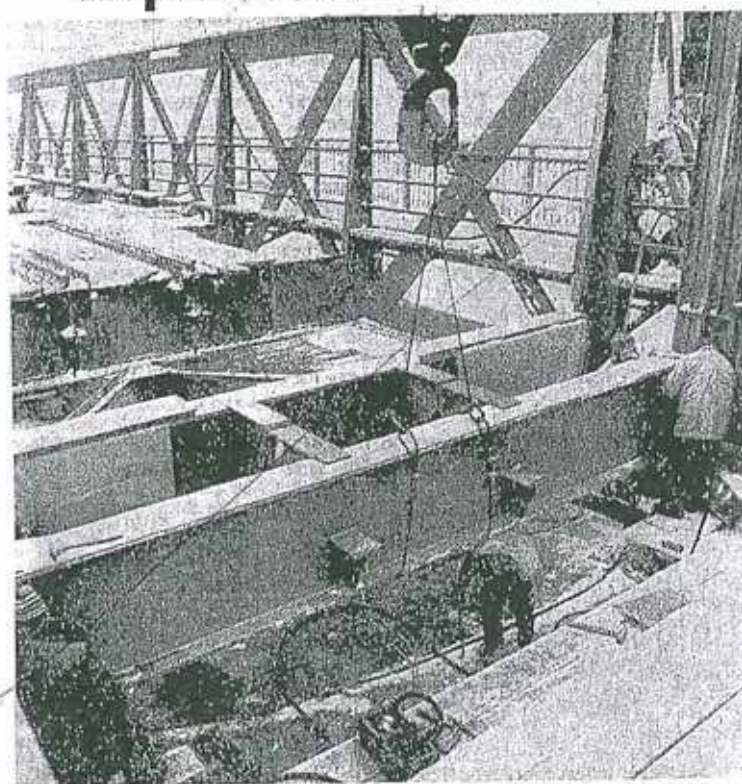
Außer Funktion

IN EBENSO WEITER FERNE wie die Öffnung des Gitterwerks ganz hinten scheint der Tag, an dem wieder ein Zug über die älteste des Linzer Brückentrios rollen wird. Vorläufig liefert sie Material zur Hebung des Donaubettes: Die Asphaltbrocken des Belages werden nämlich von den Schubraupen rüde in den Strom geschoben.

Foto: ÖÖN/Aigner

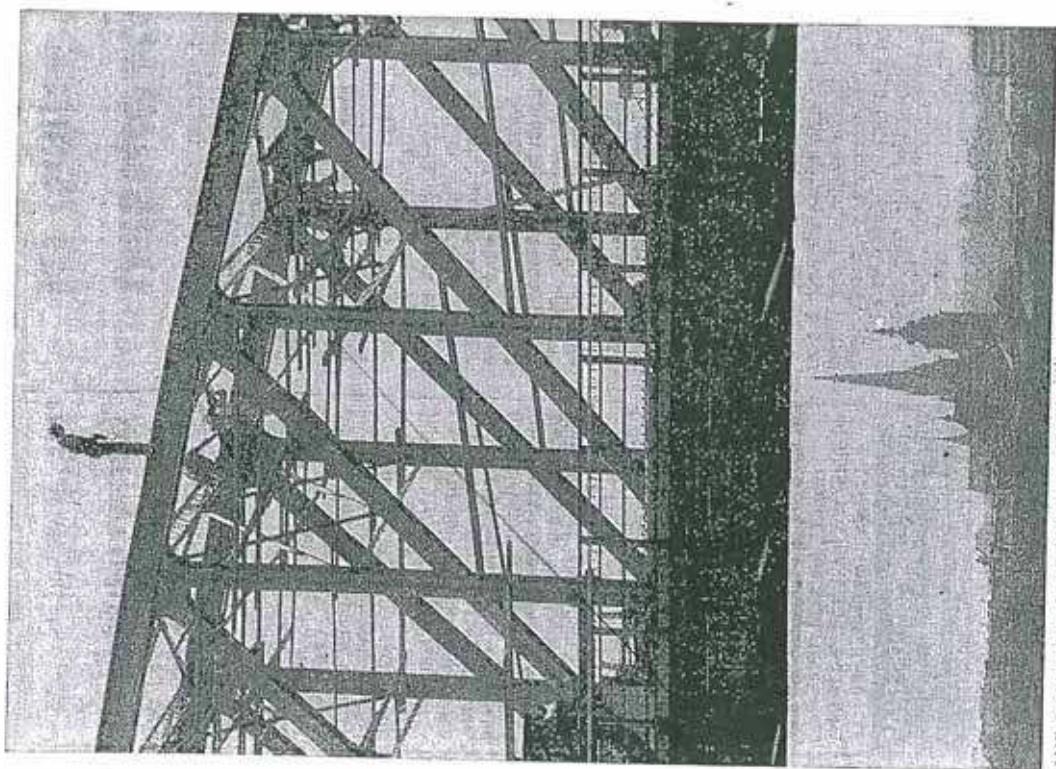


Reparatur der Rostbrücke



DER ERSTE QUERTRÄGER zur Erneuerung des Tragwerks der gesperrten, verrosteten Linzer Eisenbahnbrücke wurde dieser Tage montiert. Die Brückensperre, die vor allem für die Wirtschaft Transportprobleme schafft, wird noch bis in den kommenden Sommer dauern.

Foto: OÖN/Aigner



AUF DER LINZER EISENBAHNBRÜCKE wird eilig gewerkt. In luftiger Höhe sind die Anstreicher bei der Arbeit, die das Tragwerk mit Rostschutz versehen.
Foto: OÖN/Aligner

Wenn Linz nicht zahlt: Keine Autos über Eisenbahnbrücke

LINZ (ÖN-mb). 11 Millionen zur Sanierung der verrosteten Eisenbahnbrücke beizusteuern, dazu hatte sich im Vorjahr die Stadt Linz verpflichtet. Von Ratenzahlung war dabei keine Rede. Jetzt will die Stadt aber heuer nur einen Teil des Geldes hergeben, obwohl die Brücke in diesem Jahr fertig wird. Die Bahn reagiert kühl: Dann werden eben nur Züge fahren und keine Autos.

Bundesbahn-Vizepräsident Hoch ist über die Entwicklung zwar nicht glücklich, sträubt sich aber, der Stadt die Brückensanierung sozusagen vorzufinanzieren. Linz will heuer nämlich nur fünf Millionen hergeben, die restlichen sechs erst im nächsten Jahr zahlen. Hoch: „Das war nicht ausgemacht, denn wir müssen die Erneuerung ja heuer bezahlen. Die Bahn könnte unter Umständen schon am 15. Juli wieder über die Eisenbahnbrücke fahren. Falls die Stadt Linz nicht zahlt, würde halt die Straßenplatte nicht so schnell erneuert, das hieße dann, daß Autos nicht über die Brücke können.“

Ungelöst ist auch noch die Finanzierung eines anderen städtischen Projekts, das die Bundesbahn angeht, nämlich die der geplanten Unterführung des umgestalteten Hauptbahnhofs durch die Straßenbahn. Wenn die Straßenbahn unter dem Schillerpark durchgeführt, in der untersten Ebene in den Hauptbahnhof eingebunden und erst beim Bulgaripplatz wieder an die Oberfläche kommen wird, dürfte das mindestens 750 Millionen kosten.

Hoch hat dafür einen Vorschlag parat, der allerdings der Gemeinde Linz auch nicht so recht schmecken dürfte. Seit Jahren wird um die sogenannten Breitwiesengründe in Linz gestritten, die 1941 von der Deutschen Reichsbahn enteignet wurden und nach dem Krieg ins Eigentum der Republik, genauer der Bundesbahn, übergingen. Linz hat die Republik bereits auf eine Entschädigung geklagt. Hochs Vorschlag: Anstelle eines Rechtsstreites, der sich noch ein Jahrzehnt lang hinziehen kann, sollten die Breitwiesengründe an Private oder Wohnbaugesellschaften verkauft werden, den Erlös (150 Millionen wären möglich) könnte man in das Straßenbahn-Unterführungsprojekt einbringen.

Ein weiterer Teil der Mittel könnte aus der Nahverkehrsmilliarda für die Straßenbahnen kommen, und schließlich könnte auch jenes Nahverkehrsgeld angezapft werden, das für die Bundesbahn ausgeworfen wird. Da es sich bei dem Unterführungsprojekt ja ohnehin um eine mehrjährige Angelegenheit handelt, die ESG ihrerseits kein Geld dafür aufbringen kann, wä-

ren so Finanzierungsgrundlagen gelegt. Eines ist klar: Ohne betriebliche Lösung für die Straßenbahn ist die Drehscheibe Hauptbahnhof, die alle Nahverkehrsunternehmen zusammenfassen soll, nur halb so viel wert.

Was den von Landesrat Reichl angekündigten Verkehrs- und Tarifverbund angeht, ist Hoch skeptisch. Der Bundesbahn gingen durch die Tarifverbilligungen 26 Millionen verloren. Hoch: „Tarifverbund gerne — nur muß uns wer diese Millionen Jahr für Jahr ersetzen. Man kann nicht dauernd über die defizitäre Bahn jammern und dann verlangen, daß das Defizit freiwillig noch vergrößert wird.“

Linz zahlt für die Eisenbahnbrücke

LINZ. Jetzt wurden sich die Stadt Linz und die Bahn doch noch einig über die Zahlung der elf Millionen, die Linz zur Sanierung der Eisenbahnbrücke beisteuert: Die erste Rate von sechs Millionen Schilling wurde gestern fällig, der Rest von fünf Millionen wird spätestens am 3. Jänner 1983 an die Bundesbahn überwiesen. Die Brücke soll im September wieder zur Verfügung stehen. Die geplante Begradigung der anschließenden Straße am rechten Donauufer wird allerdings leider auf sich warten lassen, denn da müssen erst eisenbahnrechtliche Verfahren abgewickelt werden.

Linz: Eisenbahnbrücke ab 1. September wieder befahrbar

LINZ. Ab Sonntag, 1. August, dürfen über die Linzer Eisenbahnbrücke wieder die Züge rollen. Genau einen Monat später, am 1. September, wird diese wichtige Linzer Nord-Süd-Verbindung wieder für den Straßenverkehr freigegeben.

Die städtischen Verkehrsplaner erwarten sich dadurch eine deutliche Entlastung der zwei anderen Linzer Donaubrücken. Man rechnet mit einer morgendlichen Verkehrsspitze von 900 Fahrzeugen in Richtung Stadtkern und etwa 600 Fahrzeugen in der Gegenrichtung.

Bis zur Freigabe für den Zugverkehr sind noch kleinere Anstrich- und

Oberbauarbeiten auszuführen. Im August wird der Fahrbahnbelag aufgebracht. Damit diese Arbeiten nicht zu sehr behindert werden, versuchen die ÖBB den Zugverkehr hauptsächlich am Abend und in der Nacht abzuwickeln.

Erneuert wurden an der Eisenbahnbrücke sämtliche Längs- und Querträger aus Stahl, die Fahrbahndecke und der Schieneneroberbau. An den Kosten von 40 Millionen Schilling beteiligte sich die Stadt Linz mit 11 Millionen.

Die „Wiedergeburt“ der sanierten Brücke wird am 2. August mit einem Richtfest gefeiert.

FREITAG, 27. AUGUST 1982

VON TAG ZU TAG

Nachrichten 5

Gute Nachricht für Autofahrer Eisenbahnbrücke wieder offen

LINZ. Nach nahezu eineinhalbjähriger Pause wird allen Autofahrern, die in Linz zu tun haben, nun wieder ein dritter Donauübergang zur Verfügung stehen und damit die Verkehrsmisere mit den langen Stauungen auf der Nibelungen- und Voestbrücke zur Morgen- und Abendzeit endlich gemildert.

Die generalreparierte Brücke wird für die Autos in der Nacht zum Mittwoch, 1. September, geöffnet. Die Bundesbahn hat den Schienenverkehr bereits seit 1. August aufgenommen. Die städtischen Verkehrsplaner rechnen damit, daß ab 1. September eine morgendliche Verkehrsspitze von 900 Fahrzeugen Richtung Innenstadt und von 300 Fahrzeugen Richtung Urfahr auf der Eisenbahnbrücke bevorstehen wird. Die Fahrbahn wurde verbessert, modernere Schienen, die nicht mehr so weit aus dem Asphalt ragen, sollen die Gefahr von Schleuderunfällen verringern.

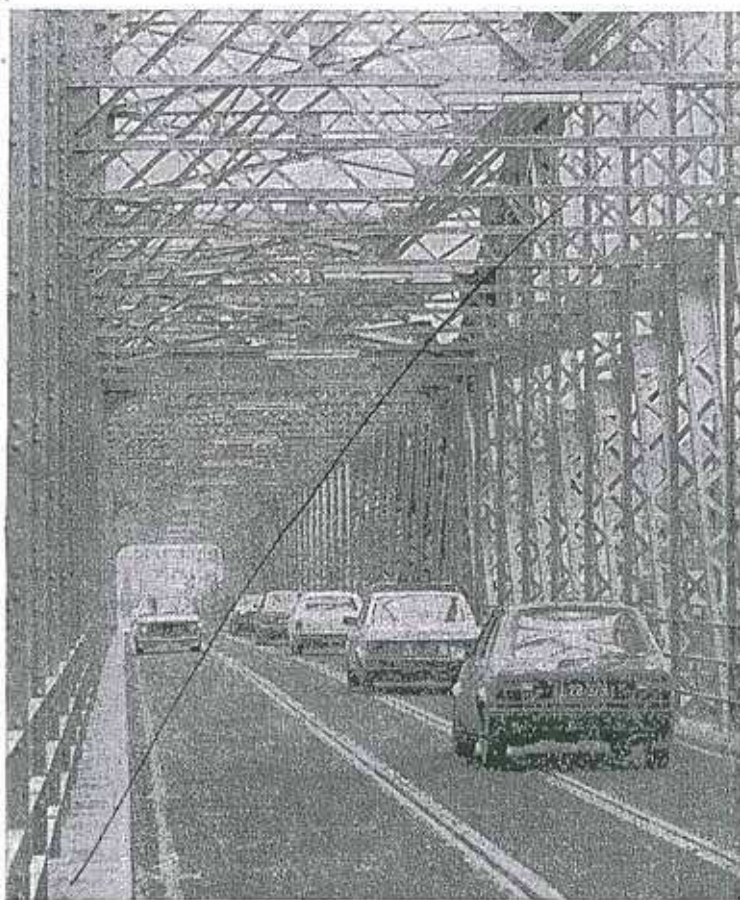
Natürlich wird es zu zahlreichen Änderungen bei der Verkehrslenkung im Bereich der Brückenauffahrten kommen. Eine der wesentlichsten: Bei der Einmündung in die Untere Donaulände wird der Verkehr, so wie vor der Sperre, durch ein Vorrangzeichen abgewertet. Die Polizei wird zur Stoßzeit aber Beamte zur Regelung einsetzen. Die Sicherung der Brücke bei Zugverkehr wird wie früher mit Ampel und Schlagbaum erfolgen.

Für die Autofahrer hatte die lange Brückensperre einige Unbequemlich-

keit mit sich gebracht, für die Bundesbahn empfindliche Mehrkosten, weil die ganzen Transporte über die Donau mit Straßenrollern durchgeführt werden mußten. Da die Eisenbahnbrücke nun wieder zur Verfügung steht, kann sich die Stadt auch beruhigter Gedanken über die Erneuerung der Nibelungenbrücke machen, die ja ebenfalls über kurz oder lang bevorsteht.

Nur sechs Stunden soll eine andere Verkehrsbehinderung dauern, die auf die Linzer am Samstag, 28. August, ab 13 Uhr zukommt: Die gesamte Goethestraße zwischen Dinghoferstraße und ORF-Studio wird gesperrt, weil dort Fernwärmeleitungen verlegt werden.

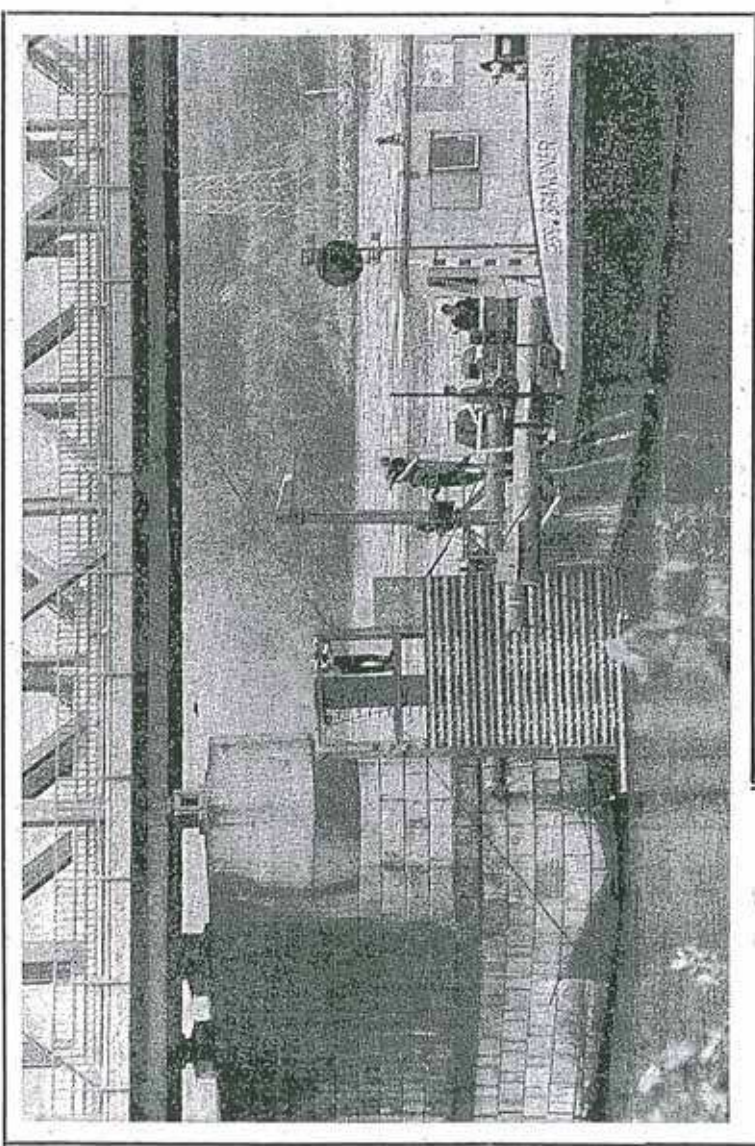
Jetzt rollen sie wieder



SEIT GESTERN rollt der Straßenverkehr wieder über die Linzer Eisenbahnbrücke. Wie sehr die Autofahrer diesen Augenblick herbeisehnten, bewies eine Zählung um sieben Uhr früh: 30 Fahrzeuge pro Minute rollten dort über die Donau — eine Stundenfrequenz von 1800.

Foto: OÖN/Wassermann

Warte 10 min



Taucher testen Donaubrücke

DIE BETRIEBSSICHERHEIT müssen sich die Bundesbahnen viel Geld kosten lassen. Wie teuer so etwas wird, kann man derzeit am Beispiel der Eisenbahnbrücke über die Donau in ~~Wien~~ ^{Wien} ablesen. Dort werden in voraussichtlich vierwöchiger Arbeit die vier Pfeiler der Brücke untersucht. Dieser Einsatz ist enorm aufwendig. Damit die Taucher nicht von der Strömung fortgespült werden, geht ein Schift jeweils neben dem Pfeiler vor Anker und fährt einen sogenannten Taucherschutz aufgebaut ist, können die Taucher eingesetzt werden. Sie kontrollieren aber nicht bloß: von ihnen werden auch kleinere Renovierungsarbeiten durchgeführt, etwa das Ausbessern von Fugen.

Foto: ÖÖN/Aigner

Nachrichten / Von Tag zu Tag, S. 14
Mi, 31. Juli 1991



Rechtzeitig vorgewarnt Zur Zufriedenheit der Linzer Verkehrspolizei gab es gestern am ersten Tag der dreitägigen Totalsperre der Eisenbahnbrücke keine Probleme. Verkehrsschilder und Vorwarnungen haben dazu geführt, daß die Autofahrer rechtzeitig auf die Nibelungen- oder die Voest-Brücke ausgewichen sind.

Foto: OÖN/Wassermann

Pioniere stemmten Eisenträger Linzer Behelfsbrücke steht bereits

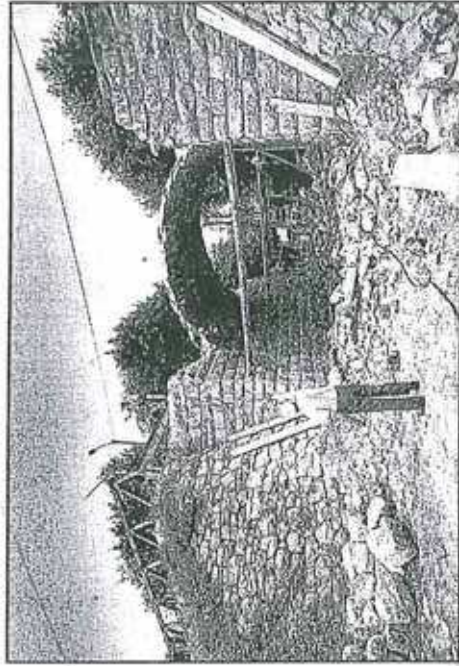
LINZ (ÖÖN-no). „An die Last!“ befiehlt ein Soldat. Einige bundesheergrün gekleidete Muskelmänner mit Stahlhelmen auf den Köpfen nehmen um einen Brückenteil Aufstellung und warten nur noch auf das Kommando: „Erhebt!“ Schon stemmen sie das schwere Eisenstück in die Höhe und schleppen es zum „Bauplatz“ bei der Linzer Eisenbahnbrücke.

Der Trägertrupp hat seine Arbeit getan, der Schraubtrupp tritt in Aktion. Ohrenbetäubender Lärm macht jede Unterhaltung unmöglich, wenn die Pioniere die Ersatzbrücke zusammenzimmern, die während der Renovierung der Eisenbahn-



Binnen weniger Stunden bauten 80 Pioniere eine 18 Meter lange Behelfsbrücke bei der Linzer Eisenbahnbrücke auf. Alles war straff organisiert.

Fotos: ÖÖN/Wassermann



Über diesen „Graben“ wurde die 20 Tonnen schwere Ersatzbrücke gezogen.

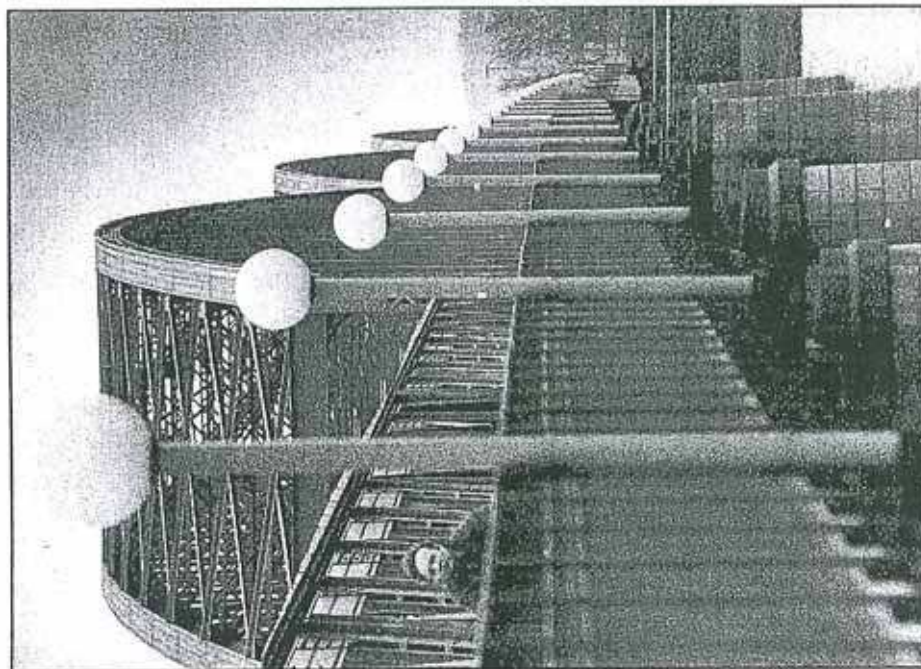
brücke für rund drei Monate den Linzer Verkehr „stützen“ soll.

Straße Organisation ist alles, jeder der 80 Pioniere der Kaserne Ebelsberg hat seinen zugewiesenen Platz im Handwerkergefege – auch wenn der Bauplatz für einen Außenstehenden auf den ersten Blick einem Ameisenhaufen gleicht. Alles hört auf das Kommando von Oberleutnant Willibald Eckerstorfer, dessen gelbe Armbinde aus dem Getümmel von Grün-Uniformierten herausleuchtet. In wenigen Stunden errichteten seine Männer vom Panzerstabsbataillon 4 gestern die 18 Meter lange, insgesamt 20 Tonnen schwere Brücke im Bereich

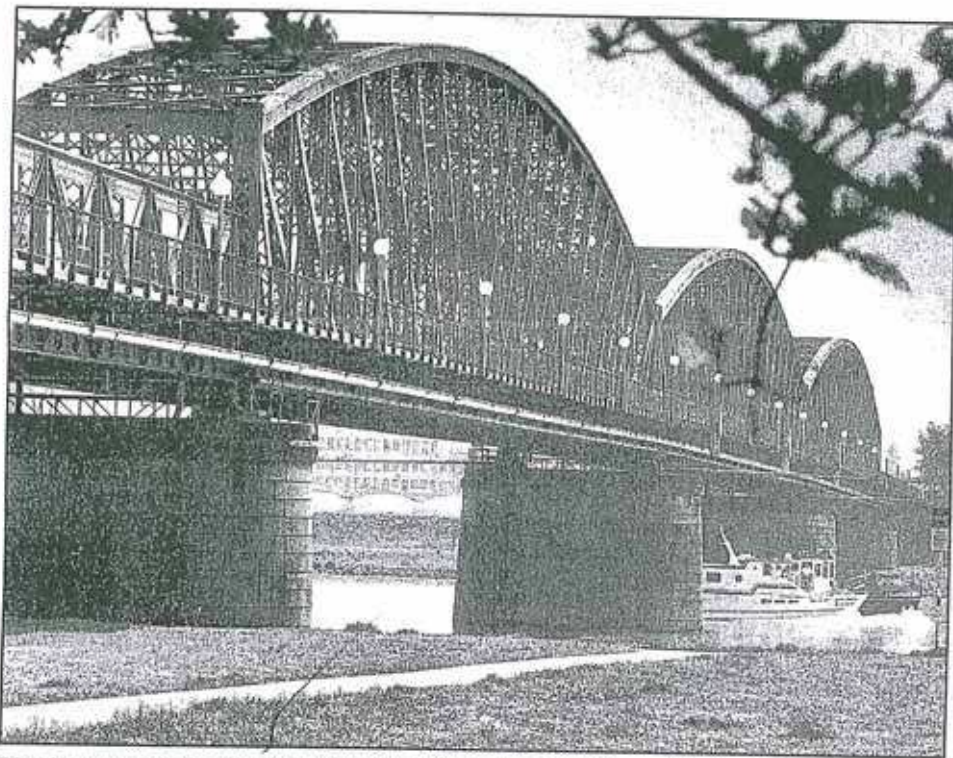
der Auffahrtsrampe.

Der schwerste Teil, den 10 Bundesheerler schleppen mußten, wog 410 Kilo. Auffällig dabei: Die Grundwehrdiener, die gemeinsame Muskelarbeit leisteten, waren alle in etwa gleich groß: „Das wurde so eingeteilt, damit sich die Last auf alle gleich verteilt“, erzählte Eckerstorfer den ÖÖN.

Einen Lastwagen hält das „Brückenprovisorium“ leicht aus: Es hat eine Tragkraft von immerhin 50 Tonnen. Und wenn einer der eifrigen Brückenbaumeister in den nächsten Tagen sein Werk mit dem Privatauto testet, ist das Ohrensummen vom Bauärm längst vergangen.



Licht für Strampler Mit etwas Phantasie betrachtet, schauen sie wie eine Perlenkette aus, vor allem aber haben die weißen „Perlen“, die vorigen Herbst auf der Linzer Eisenbahnbrücke montiert wurden, einen profanen Zweck – sie weisen nachts den Radlern den Weg. Foto: Wassermann



Die Linzer Eisenbahnbrücke ist vom Zahn der Zeit so stark benagt, daß ein Neubau vielleicht sinnvoller ist als eine übermäßige Reparatur.

Foto: OÖN/Wassermann

Linzer Eisenbahnbrücke ist desolat Neubau würde Schnellbahn bremsen

LINZ (OÖN-mb). Die Befürworter der Linzer Stadtbahn, die ihr Projekt demnächst öffentlich vorstellen werden, könnten die Rechnung ohne den Wirt gemacht haben: Es steht nämlich derzeit noch gar nicht fest, ob die vom Zahn der Zeit arg benagte Eisenbahnbrücke, über die die Stadtbahn fahren soll, noch einmal repariert werden kann oder ob die Bundesbahn einen Neubau für sinnvoller hält, der die Schnellbahnpläne auf längere Zeit hinaus blockieren würde.

Bisher war die Eisenbahnbrücke im Zusammenhang mit der Schnellbahn nur wegen ihrer Nadelöhrfunktion im Gespräch gewesen. Viele bezweifeln, daß Autoverkehr und Schnellbahnverkehr in kurzem Taktabstand problemlos neben- oder hintereinander existieren können. Die Befürworter des Vorhabens (Stadtrat Six, Baudirektor Goldner) halten diese Bedenken für übertrieben.

Jetzt aber stellt sich heraus, daß die Bundesbahn, der das Bauwerk gehört, gerade eine eigene Untersuchung der Brücke außerhalb der regelmäßigen Inspektion im 4-Jahres-Turnus durchführt. Das Ergebnis soll bis zum Jahresende vorliegen. Der Sinn der Maßnahme: Herauszufinden, ob die Brücke, deren Zustand ziemlich desolat ist, noch einmal repariert werden kann oder ob es vernünftiger ist, gleich eine neue Brücke zu bauen.

Korrosionsschäden sind groß

„Alles, was eineinhalb Meter über Fahrbahnniveau ist, befindet sich in gutem Zustand, alles, was tiefer liegt, weist große Korrosionsschäden auf“, sagte der zuständige Fachmann der oberösterreichischen Bahndirektion, Dipl.-Ing. Brunner, den OÖN auf Anfrage. Die Stahlkonstruktion hat unter dem Ein-

fluß von Streusalz, Luft und Wetter empfindlich gelitten.

Die bisher letzte, große Sanierung hatte es im Jahr 1982 gegeben. Wenn die Bahn jetzt zur Überzeugung kommt, daß ein Neubau her muß, dann müssen die Stadtbahnpläne für längere Zeit auf Eis gelegt werden. Denn dann wird vor allem auch eine harte Verhandlungsphase zwischen Bundesbahn und Stadt Linz ums Mitzahlen an einem Neubau ausbrechen.

Als die Brücke im vorigen Jahrhundert gebaut wurde, ließ sich die Bahn auf einen für sie schlechten Vertrag mit Linz ein: Um 12.000 Gulden wurde die Mitbenützung der Bahnbrücke durch andere Fahrzeuge erlaubt. „Wenn es bei einem Neubau Wünsche bezüglich der Fahrbahngröße, einer abgetrennten Fahrbahn oder ähnliches gibt, dann wird Linz diesmal ordentlich dazulegen müssen“, hört man von der Linzer Bahndirektion.

Sie ist schon eine ältere Dame und findet gerade wegen ihres hohen Alters immer mehr Bewunderer. Die Linzer Eisenbahnbrücke. Sie feiert dieses Jahr ihren 100er. Zur Zeit ihres Erbauens galt die Donaubrücke als technische Sensation. Als fester Bestandteil des Linzer Stadtbildes und einzigartiges Bauwerk hat sie auch heute noch einen ganz besonderen Wert. Doch wie mag wohl ihre Zukunft aussehen?

Die Linzer Eisenbahnbrücke – Eine „alte Dame“ wird 100

Von Melanie Strohmaier

Im Auftrag des k. k. Eisenbahnministeriums begann die Spezialbrückenbaufirma Gaertner aus Wien 1897 mit der Planung und 1899 mit dem Bau der „Neuen Reichsbrücke“ – der heutigen Eisenbahnbrücke – in Linz. An die Baufirma erinnert übrigens noch heute eine an der Brücke angebrachte Tafel. Die sensationelle Idee, die dahinter steckt, war, die Westbahn und die Mühlebahn (die 1888 eröffnet worden war) zu verbinden. Die Stadt Linz wurde dafür als zentraler Knotenpunkt gewählt. Für dieses Vorhaben war aber auch eine Brücke zum Überqueren der Donau notwendig. Man entschied sich für eine gemeinsame Nutzung der Brücke für Fußverkehrs- und Bahnverkehr. Daran hat sich bis heute nichts geändert.

Mit Schiffen dürften die großen Stahlteile damals von Wien nach Linz transportiert worden sein“, erzählt Günther Kleinmann vom Bundesdenkmalamt



Samstag, 23. September 2000

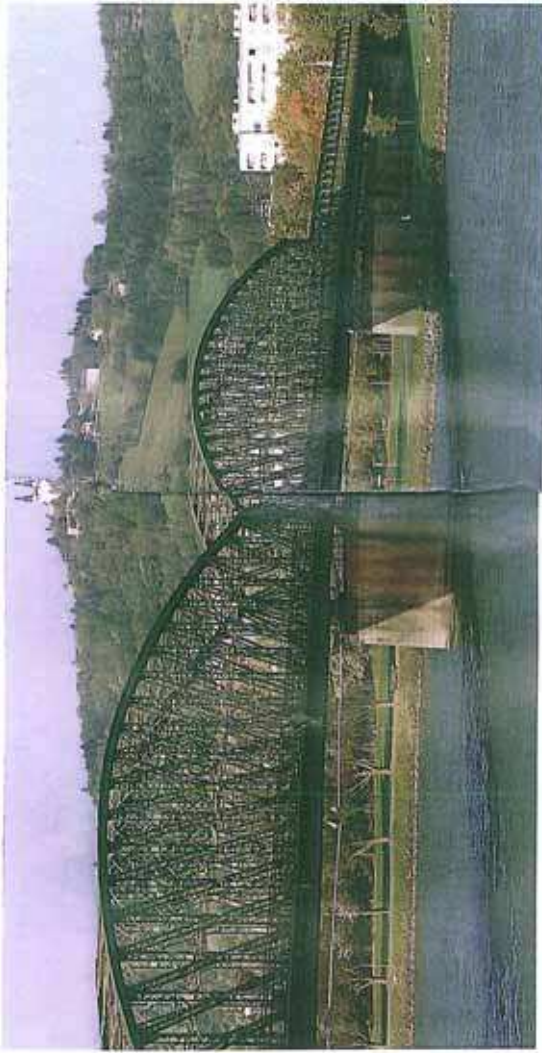


Foto: röh, Archiv

Fachwerksbrücke ihrer Zeit, bei weitem aber nicht die einzige. Einige „Schwemmenbrücken“ führten damals über die Donau. Der Großteil von ihnen ist aber dem Zweiten Weltkrieg zum Opfer gefallen. Trotz zahlreicher Sprengungen und Zerstörungen ist die Eisenbahnbrücke als einzige ihrer Art an der mittleren Donau fast unbeschädigt erhalten geblieben. Sie könne nur mit dem „blauen Wunder von Dresden“, einer blau gestrichenen Gitterbogenbrücke, verglichen werden. Betonbrücken, die europaweit Bedeutung der Brücke.

Das Erscheinungsbild der Brücke, aber noch völlig intakten Dame: Mit einer Gesamtlänge von 385 Metern wird sie von mehreren mächtigen Pfeilern getragen. Das Tragwerk besteht aus bogenförmig und kastenförmig gestalteten Teilen. Die Pfeiler befinden sich nicht alle im Wasser, die Brücke ragt auch ins Überschwemmungsgebiet am Ufer. Damit übernimmt sie bis heute auch eine wichtige Schutzfunktion. Sie bewahrt die angrenzenden Stadtgebiete bei Hochwasser vor einer Überflutung.

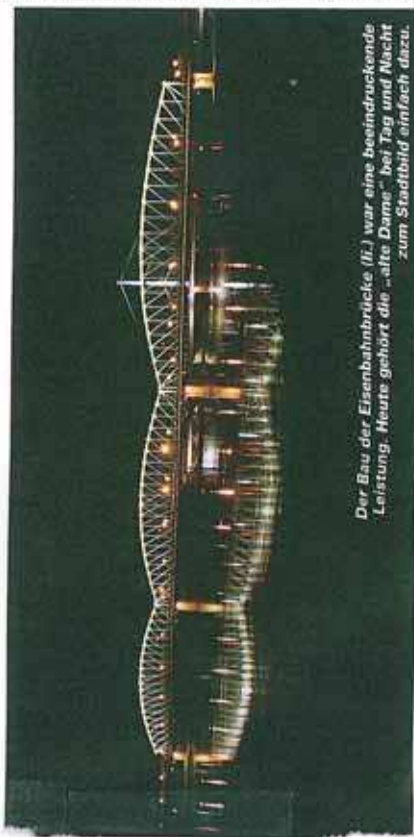
100 Jahre alt und
kann bisschen müde?
Seit 100 Jahren rollen nunmehr Züge und Autos (zuerst natürlich Fuhrwerke) über die Linzer Eisenbahnbrücke. Jetzt, an ihrem runden Geburtstag stellt sich so mancher die Frage, wie es wohl in Zukunft mit ihr weitergehen könnte. Schon vor 20 Jahren habe es Überlegungen gegeben, die Brücke abzutragen und

derzeit Güter von Urfahr nach Linz verschoben werden. Fällt also der Schienenverkehr aus dem Mühleviertel, dann verliert die Brücke möglicherweise ihre Bestandsberechtigung – es sei denn, sie erfüllt in Zukunft andere Aufgaben. Dazu kommt, dass immer wieder notwendige Renovierungsarbeiten für nicht unbedeutende Kosten sorgen werden. Aus der Sicht von Kleinmann kann sich ein etwaiger Sanierungsbedarf einerseits aus dem natürlichen Verfall der Brücke (durch Hochwasser, Rost, Alterung des Stahls) ergeben. Andererseits durch den über die Brücke rollenden Verkehr. Die gleichmäßigen Belastungen des Schienenverkehrs sorgen dabei noch weniger für Abnutzungserscheinungen als die relativ starken Frequenz des Personenverkehrs. Der Abriss der alten

Brücke und der Bau einer neuen Brücke könnte sich für die ÖBB bei Weiternutzung als günstiger erweisen, mutmaßt Kleinmann. Den ÖBB beschneidet der Expansionsplan des Bundesdenkmalamts eine „gute Wartung der Brücke“, für deren Erhalt er sich vehement einsetzt.

Gibt es künftig neue Aufgaben?
Im Zusammenhang mit dem (mittelwert) le wieder vorverordneten City-S-Bahn-

des Geburtstagskindes geben. Die Zukunft der Brücke sei aber ÖBB-intern derzeit überhaupt kein Gesprächsthema, so die Auskunft des Unternehmens. Es stellt sich aber auch die Frage, ob nicht grundsätzlich auch die Stadt Linz Interesse daran haben könnte, das einzigartige Bauwerk zu erhalten. Ihre Wertschätzung für die Brücke hat die Stadt Linz mit der nächsten Beleuchtung ja schon gezeigt. Im Rahmen der Aktion „Lichtakzente für das nächste Jahrtausend“ strahlen drei Linzer Donaubrücken – Nibelungen-, VOEST- und Eisenbahnbrücke – seit 1. Jänner 2000 mit einem neuen Lichterglanz. Mittels moderner Lichttechnologie werden dabei einzelne Charakteristika der Brücken kunstvoll in Szene gesetzt. 63 Fluter und 42 Scheinwerfer, die an den Brückenbögen montiert sind, bringen auch die Eisenbahnbrücke nächsten Abend voll zur Geltung. Vielleicht ergibt sich für die Stadt an der Donau, deren Brücken sich allesamt in Fremdbesitz (Nibelungen-, Autobahn- und Steyrerger Brücke sind als Teile von Bundesstraßen im Eigentum des Bundes) befinden, in Zukunft doch noch einmal eine Brücke ihr Eigen nennen zu können.



Der Bau der Eisenbahnbrücke (li.) war eine beeindruckende Leistung. Heute gehört die „alte Dame“ bei Tag und Nacht zum Stadtbild einfach dazu.

Linz 19.1°C

[Morgen wechselhaft](#)

DI | 27.07.2010



VERKEHR

12.08.2008

Tauziehen um Linzer Eisenbahnbrücke

Ein Brief der ÖBB an die Stadt Linz sorgt für Beunruhigung. Die Eisenbahnbrücke über die Donau müsse in zwei Jahren gesperrt werden. Das Bauwerk sei so rostig, dass dann Einsturzgefahr bestünde.

Stadtpolitiker zweifeln

Die Linzer Stadtpolitiker lassen ein Gutachten erstellt, um den wirklichen Zustand der Brücke darzustellen. So wirklich wollen sie die Warnung aber nicht glauben. Vielmehr vermuten die Stadtväter dahinter den Versuch der ÖBB, die Brücke der Stadt Linz zu verkaufen, die für sie nach der bevorstehenden Schließung der Tabakfabrik wirtschaftlich nicht mehr so interessant ist.

Verkehrspolitisch ist die Brücke für Linz unverzichtbar. Täglich rollen fast 20.000 Autos darüber.

GANZ ÖSTERREICH

ÖÖ NEWS

TREFFPUNKT

FREIZEIT
GESUNDHEIT
NAHLZEIT
BILDER AUS ÖÖ
KULTUR
SPORT-ERGEBNISSE

ORF ÖÖ

AUDIO & VIDEO
KONTAKT

KALENDER

AKTIONEN & GEWINNEN

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 28.01.2009 - Seite 001

Lichtspielereien

Linz ist ein Licht aufgegangen. Und nicht nur eines! Die Donauländen zwischen Nibelungen- und Eisenbahnbrücke blinken und leuchten, flackern und strahlen, was das Zeug hält. Aber selbst als Anrainerin, die sich ansonsten im fahlen Schein der Energiesparfunzel die Augen ruiniert, sind mir diese Lichtspiele zehnmal lieber als dumpfe graue Stadt-Fadesse!

Noch gibt's da aber einen schwarzen Fleck. Es fehlt nämlich die adäquate Inszenierung des Donau-Parkplatzes in Urfahr! Dabei wär's so einfach: Knallbunte Spots auf jedes abgestellte Auto, und flugs tät' das permanente Ärgernis über die Vergeudung lauschiger Uferlandschaft auch zur Licht-Kunst mutieren. Und womöglich würd's ja die Regierung sponsern? Als Imagepolitur der maroden Autowirtschaft? (gunn)

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

zurück | neue Suche starten | zur Ergebnisübersicht

vom 05.02.2009 - Seite 004

Wir warten

Wirtschaftskrise hin oder her, haben wir uns dazu entschlossen, unseren Expansionskurs fortzusetzen und uns auf die Suche nach einem/er neuen Mitarbeiter/in für unseren Verkaufssendienst gemacht. Dabei haben wir uns für die Internetplattform des AMS Linz entschieden. Nach einigen Tagen erfolglosen Wartens auf Bewerbungen erfahren wir von unserem Kundenberater des AMS, dass man das Jobangebot erst telefonisch freischalten lassen hätte müssen. Gesagt, getan, aber die Freischaltung ließ wieder auf sich warten. Nach nochmaliger telefonischer Urgenz (mittlerweile der fünfte Tag) wurden wir unfreundlich darüber informiert, dass "laut Richtlinien" des AMS für die Freischaltung zwei Tage benötigt werden dürfen und wir gefälligst nicht ungehalten werden sollen ...

Wir machen uns jedenfalls schon etwas weniger Sorgen um den einbrechenden Arbeitsmarkt, wenn sich das AMS derart Zeit lässt, Arbeit suchende Menschen mit Unternehmen zu verbinden, die bereit sind, in neue Mitarbeiter zu investieren.

Gerhard Hinterkörner,

Tante Fanny Frischteig GmbH

Gerechtigkeit

Bundeskanzler Faymann sprach im Fernsehen über soziale Gerechtigkeit. Hoffentlich denkt er auch bei der nächsten Pensionserhöhung noch daran und setzt sich endlich dafür ein, dass es für alle einen Fixbetrag gibt und nicht wieder Prozente, damit die Schere nicht noch weiter auseinandergeht.

Walter Lauss,

Ottensheim

Einfache Lösung

Gibt es keine Alternative zu den Monsterprojekten Regioliner oder Mülhkreisbahnverlängerung?

Ein Blick auf die Landkarte zeigte mir folgende einfache, kostengünstige Lösung: Errichtung einer Eisenbahnbrücke oberhalb des Kraftwerkes Ottensheim und Verbindung der Mülhkreisbahn mit der Lilo! Es sind nur sieben Kilometer von Walding nach Straßham. Die Lilo fährt bereits zum Bahnhof, auch die Spurweite

passt. Ein Teil der Triebwagen könnte dann wie bisher nach Urfahr fahren, der andere Teil über die Gleise der Lilo zum Hauptbahnhof.

Ing. Hans-Peter Baumgartner,

St. Stefan am Walde

Retter Windtner

Nach langem Zusehen kam Fußball-Österreich endlich drauf, dass man einen kompetenten Mann an der Spitze des österreichischen Fußballs braucht. Nun liegt es in der Hand von Herrn Windtner, den (Wiener) ÖFB wieder zu einem österreichischen Fußballbund zu machen, wo alle neun Landeschefs ihre Wünsche einbringen können. Eine sichtlich schwere Aufgabe, dennoch wird der neue ÖFB-Präsident diese Sache meistern.

Peter Ögger,

Gaspoltshofen

Benachteiligt

In der Landeszeitschrift "Unser Oberösterreich" wird unter dem Titel "Bessere Nachtverbindungen ab Linz - seit 14. Dezember leuchtet der Nachstern" freudig verkündet, dass man nun auch, außer mit Schichtbussen, nach 20 Uhr noch von Linz aus in die verschiedenen Regionen gelangen kann. Es freut mich für alle, denen dies nun möglich ist. Die Bezirke Braunau und Ried sind wieder einmal links liegen gelassen worden! Oder gehören zwei Drittel des Innviertels zu keiner Region Oberösterreichs? Der letzte Zug nach Braunau-Simbach fährt in Linz kurz nach 21 Uhr ab. Wahrscheinlich sind Braunauer und Rieder schlechtere Steuerzahler als die restlichen Oberösterreicher, da für alle anderen Bezirke ein Nachstern-Zug oder -Bus leuchtet!

Alfred Pixner sen.,

Ried i. L.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 22.04.2009 - Seite Nachrichten

Stadt will Eisenbahnbrücke nicht

LINZ. Mit Spannung erwartet wird das Gutachten über den Zustand der vor sich hin rostenden Linzer Eisenbahnbrücke. Schon jetzt werden Ersatzlösungen angedacht.

"Es muss sich keiner fürchten, dass die Brücke einstürzt, während er mit dem Auto drüberfährt." Panik will der Linzer Mobilitätsstadtrat Jürgen Himmelbauer (Grüne) nicht schüren. Dass die mehr als 100 Jahre alte Eisenbahnbrücke auf die Pension zusteuert, scheint allerdings unausweichlich. Und schon jetzt, noch bevor das von Brückeneigentümer ÖBB in Auftrag gegebene Gutachten der Technischen Universität Wien auf dem Tisch liegt, denkt die Stadt über Alternativen nach. Wie diese aussehen könnten, ist noch nicht klar. Eines jedoch schon: "Eine Sanierung wird sich wahrscheinlich nicht mehr auszahlen", sagt Robert Hittmayr, zuständig für den städtischen Brückenbau.

Das Hauptproblem sei der Rost, der zwar nicht so sehr an den tragenden, allerdings den teuren Teilen der Brücke nage, so Hittmayr. "Ein Neubau käme wahrscheinlich billiger als ständiges Sanieren", ist auch Himmelbauer überzeugt. Der Brückeneigentümer ÖBB würde der Stadt die Brücke zwar gerne schenken, aber: "Man muss nicht jedes Geschenk annehmen." Seitens der ÖBB will man sich vor Eingehen des Gutachtens über den Zustand der Brücke nicht äußern.

Konkreter sind die Pläne zu anderen Brückenbauten. Insgesamt 1,3 Millionen Euro werden heuer in Neubauten und Sanierungen investiert. (res)

vom 08.07.2009 - Seite Nachrichten

Radfahren in Linz bleibt für den Großteil vorerst mehr Frust als Lust

LINZ. Mehr Frust als Lust empfinden Radfahrer in Linz. Das kam bei der Diskussion der OÖN gemeinsam mit der Initiative FahrRad klar zum Vorschein. Rund 120 Besucher waren ins Alte Rathaus gekommen, um mitzudiskutieren.

Von Renate Schiesser

Der ausnahmsweise trockene Sommerabend konnte das Interesse an der Diskussion um Lust oder Frust der Radfahrer in Linz nicht schmälern. Etwa 120 Besucher kamen ins Alte Rathaus, um unter der Leitung von OÖN-Redakteur Herbert Schorn mit Universitätsprofessor und Radfahrstudienautor Michael Meschik, Mirko Javurek (Vorsitzender der Initiative FahrRad) sowie Mobilitätsstadtrat Jürgen Himmelbauer (Grüne), Planungsstadtrat Klaus Luger (SP) und VP-Klubobfrau Elisabeth Manhal die Situation in der Landeshauptstadt zu diskutieren.

Was den Radfahrern unter den Pedalen brennt, kam rasch aufs Podium. Es sind die üblichen Verdächtigen: Nibelungenbrücke und Hirschkamp-Platz, aber auch Eisenbahnbrücke, Landstraße und Hauptplatz sowie die Waldeggstraße bereiten nicht nur den Radfahrern Unlust, sondern auch der Stadt Kopfzerbrechen.

Große Brocken bleiben

Warum es denn nun nicht weitergeht mit den großen Brocken, war eine der zentralen Fragen. Darüber gehen auch die Meinungen in der Stadtpolitik auseinander. Zum einen wird das Bundesdenkmalamt (im Fall Nibelungenbrücke oder Pflasterung in der Klosterstraße etwa) bemüht, zum anderen knappes Budget, weiters die ÖBB, die einem Zebrastreifen auf der Eisenbahnbrücke nicht zustimmen, um die Fußgänger vom Rad- auf den Gehweg zu leiten.

Stolpersteine müssen aber nicht immer so groß sein wie die gefürchtete Kante zur Fahrbahn auf der Nibelungenbrücke. Auch kleinere können gefährlich sein: "Ich fahre gerne Rad - aber sicher nicht mehr zur Hafenhalle. Das ist lebensgefährlich", so eine Besucherin.

Konkrete Lösungen für die großen Probleme konnten an diesem Abend nicht gefunden werden - aber die Möglichkeit, den Verantwortlichen Anregungen zu geben. Sehr konkret war dagegen das Angebot so manches Besuchers, Politiker auf eine Radtour durch Linz mitzunehmen. Das nahm jedoch vorläufig keiner der Anwesenden in Anspruch.

Unter reger Beteiligung wurde am Montag mit Experten und Stadtpolitikern über die Radlerstadt Linz diskutiert. Foto: Weibold

Die Donauquerung in Linz bringt keine Radfahrverluste. Weder auf der Eisenbahn- noch auf der Nibelungen- oder der Autobahnbrücke.

Friedrich Berghuber

Radfahrer

Ich stelle immer wieder fest, dass Linz eine radfeindliche Stadt ist. Gar kein Vergleich mit deutschen Städten in ähnlicher Größe!

}

Joseph Neunteufel

Radfahrer

Stichwort

30 Jahre voller Einsatz für die Radfahrer

"Erster Anziger Mutiger Draht-eseiclub", EAMDC, nannte sich bei der Gründung 1979 jene Gruppe von Engagierten, die in den folgenden Jahren unter anderem mit Demonstrationen die Interessen der Radfahrer aufzeigen sollte. 2004 wurde der Name auf Initiative FahrRad Oberösterreich geändert, die derzeit rund 350 Mitglieder in Oberösterreich zählt. Gefordert wird von Linz die Charta von Brüssel (15 Prozent Radanteil bis 2020), ein Schwerpunktprogramm auf fünf Jahre und darin enthalten ein Budget von insgesamt 40 Millionen Euro.

meinungen

Dass Linz radfeindlich ist, dagegen möchte ich mich verwahren. Es ist schon einiges geschehen in den vergangenen Jahren. Handlungsbedarf gibt es auf jeden Fall, man sollte aber nicht die Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausspielen.

}

Elisabeth Manhal

Klubobfrau der Linzer VP

Es gibt Gründe, warum kleinere Projekte nicht gleich abgearbeitet, sondern übertragen werden. Bei den größeren ist es das Budget. Für die Nibelungenbrücke reichen 300.000 Euro oder auch eine Million Euro nicht aus.

}

J. Himmelbauer

Verkehrsstadtrat (Grüne)

Auch wenn Wahlen vor der Tür stehen, will ich nicht einfach Ja sagen zur Charta von Brüssel. Wenn wir den Radfahreranteil von fünf auf mindestens 15 Prozent 2020 steigern sollen, möchte ich mir Zeit nehmen, um das mit meinen Mitarbeitern auszuarbeiten.

9/e

1 Klaus Luger
Planungsstadtrat (SP)
Mein Eindruck ist schon, dass Linz ein bisschen autoverliebt ist. In Belgien beispielsweise werden die Interessen der Radfahrer bei Planungen automatisch mitberücksichtigt.
}
Michael Meschik
Der Wiener Universitätsprofessor verfasste im Auftrag der Stadt Linz eine Studie zur Evaluierung des Radkonzeptes.
Wenn ich sehe, welche Lösungen für den Autoverkehr auch bei kurzzeitigen Baustellen geschaffen werden, würde ich mir wünschen, dass es für Radfahrer einen ähnlichen Aufwand gäbe. Ich freue mich, dass einiges geschehen ist - aber es muss noch viel getan werden.
}
Mirko Javurek
Vorsitzender Init. FahrRad
Fotos: Volker Weihbold
Dass Linz radfeindlich ist, dagegen möchte ich mich verwahren. Es ist schon einiges geschehen in den vergangenen Jahren. Handlungsbedarf gibt es auf jeden Fall, man sollte aber nicht die Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausspielen.
}
Elisabeth Manhal
Klubobfrau der Linzer VP
Es gibt Gründe, warum kleinere Projekte nicht gleich abgearbeitet, sondern übertragen werden. Bei den größeren ist es das Budget. Für die Nibelungenbrücke reichen 300.000 Euro oder auch eine Million Euro nicht aus.
}
J. Himmelbauer
Verkehrsstadtrat (Grüne)
Auch wenn Wahlen vor der Tür stehen, will ich nicht einfach Ja sagen zur Charta von Brüssel. Wenn wir den Radfahreranteil von fünf auf mindestens 15 Prozent 2020 steigern sollen, möchte ich mir Zeit nehmen, um das mit meinen Mitarbeitern auszuarbeiten.

} Klaus Luger
Planungsstadtrat (SP)
Mein Eindruck ist schon, dass Linz ein bisschen autoverliebt ist. In Belgien beispielsweise werden die Interessen der Radfahrer bei Planungen automatisch mitberücksichtigt.
}
Michael Meschik
Der Wiener Universitätsprofessor verfasste im Auftrag der Stadt Linz eine Studie zur Evaluierung des Radkonzeptes.
Wenn ich sehe, welche Lösungen für den Autoverkehr auch bei kurzzeitigen Baustellen geschaffen werden, würde ich mir wünschen, dass es für Radfahrer einen ähnlichen Aufwand gäbe. Ich freue mich, dass einiges geschehen ist - aber es muss noch viel getan werden.
}
Mirko Javurek
Vorsitzender Init. FahrRad
Volker Weihbold

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 15.07.2009 - Seite Nachrichten

Lesermeinung

Verkehrsberuhigung ade

Die in den Achtzigerjahren erarbeitete, erste und beispielgebende verkehrsberuhigende Maßnahme im Wohnviertel Froschberg, Robert-Stolz-Straße / Leharstraße wurde zur Asphaltstraße rückgebaut. Die Pflasterung von Schwellen, die Anhebung des Kreuzungsbereichs auf Gehsteigniveau mit verschiedenfarbigen Pflasterungen für Fußgängerquerung und Fahrbereich wurden entfernt. Die geringe Höhe der jetzt als Ersatz ausgeführten Asphaltschwellen und das durchgehende Asphaltband geben wieder dem Autoverkehr den Vorrang und ist aus Sicherheitsgründen abzulehnen.

DI Günter Eberhardt,

Linz

Arme Radfahrer?

Radfahrer in Linz fühlen sich unsicher! Ich bin Fußgeher und fühle mich auch unsicher, wegen der Radfahrer. Auf kombinierten Geh- und Radwegen fahren viele Radfahrer im Rennstil. Und das Problem dabei ist, dass man sie nicht hört. Auch befolgen sie nicht die Verkehrsregeln.

Auf dem Hochwasserschutzdamm ab der Eisenbahnbrücke bis Nähe Pleschinger See herrscht Radfahrverbot. Da muss man als Fußgeher höchst vorsichtig sein, um nicht über den Haufen gefahren zu werden. Und immer wieder das "Problem Nibelungenbrücke". Ist doch kein Problem. Eine Seite für die Radfahrer, eine Seite für die Fußgeher. Die Gehsteige über die Brücke sind ja gar nicht so frequentiert. Höchstens zwei Mal im Jahr an zwei Wochenenden, wenn Urfahrmarkt ist.

Franz Sikora,

E-Mail

Eine Verhöhnung

Das sogenannte Kulturprojekt "Kulturbaden", ein mit Steuergeldern hoch gefördertes Projekt in Ottensheim für Linz09, zeichnet sich nicht etwa durch herausragende künstlerische Leistungen aus. Nein, unter dem Deckmantel "Freiheit der Kunst" werden mit einer beschrifteten Skulptur die Opfer und Helfer der vielen Hochwasser mit dem Sinnspruch "DEM HOCHWASSER SEI DANK!" verhöhnt. Ich fordere die Verantwortlichen dieses sogenannten Kulturprojektes auf, sofort diesen Sinnspruch "DEM HOCHWASSER SEI DANK!" zu entfernen und auf weitere Verhöhnungen zu verzichten! Die leidgeprüften Opfer der Hochwasser und die vielen Helfer haben sich solche Beleidigungen wahrlich nicht verdient!

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 22.07.2009 - Seite Nachrichten

Was hat Linz von Las Vegas gelernt?

LINZ. "Klein Las Vegas" hat der Volksmund die nächtlich grell beleuchtete Szenerie an der Donau in Linz getauft. Doch hat Linz wirklich etwas mit der Vergnügungsstadt in der Wüste von Nevada gemeinsam?

Von Erhard Gstöttner

Zunächst fällt eine Parallele in der Geschichte der beiden Städte auf: Verbrecher prägten wichtige Abschnitte der Stadtentwicklung. In Las Vegas war es die Mafia, in Linz Adolf Hitler, der höchstpersönlich in die Planung seiner "Patenstadt" eingriff.

Linz hat aber auch jetzt Auffälliges mit Las Vegas gemeinsam, mit einigen Jahrzehnten Verspätung. In der Glücksspielerstadt im US-Bundesstaat Nevada putzten Casino- und Hotel-Betreiber ihre Etablissements bereits seit den Fünfzigerjahren mit großflächigen funkelnden Neon-Beleuchtungen heraus. In Linz entdeckten die Bauherren die Leuchtfassaden erst in den vergangenen Jahren.

Den Auftakt setzte die Stadt Linz mit der stilisierten Beleuchtung der Nibelungen- und Eisenbahnbrücke sowie der Schmuckbeleuchtung von Häusern an der Donau, zum Beispiel die (in Fachkreisen wegen fragwürdiger Vorbilder) umstrittene Bestrahlung der Brückenkopfbauten.

Geradezu ein Feuerwerk entfachte die Stadt Linz mit der Eröffnung des Lentos-Kunstmuseums im Mai 2003: der kastenförmige Bau am südlichen Donauufer leuchtet nachts rosarot und blau.

Grell und bunt

Die Energie AG steuerte einen weiteren Beitrag zur nächtlichen Beleuchtung bei: Die Fassade der neuen Zentrale im Bahnhofsviertel blinkt zwar in weißem Licht, aber recht auffällig. Nach Anrainerprotesten drehte die Energie AG die Grelle ihrer Lichtspiele etwas zurück.

Den bisher schrillsten und buntesten Beitrag zum Thema Lichtspiele liefert seit Anfang 2009 allnächtlich die Fassade des Ars Electronica Center am Urfahrner Donauufer. Greller als ein Las-Vegas-Hotel strahlt das so genannte Museum der Zukunft. Las Vegas leuchtet allerdings mittlerweile anders. Viele Neon-Beleuchtungen sind verschwunden, die Hotels inszenieren ihre Erscheinung nun anders, seit den Achtzigerjahren in Form der Themenhotels.

Im "CityCenter" am Strip

Linz hatscht hinterher. Denn der neue Trend in Las Vegas heißt dezente Gestaltung. Ganz besonders deutlich ist das im Zentrum des Las Vegas Boulevard South, am Strip. Zwischen den Hotels "Bellagio" und "New York, New York" baut die MGM-Mirage-Gesellschaft um 8,5 Milliarden US-Dollar das "CityCenter". Hier geht's nicht mehr um Effektbeleuchtung, sondern um architektonische Klasse.

MGM-Mirage engagierte für die Planung Weltklassearchitekten wie Norman Foster, Helmut Jahn, Daniel Libeskind und César Pelli, der zum Beispiel die Petronas Towers in Kuala Lumpur plante.

"Lernen von Las Vegas" lautet der Titel eines in den Siebzigerjahren erschienenen Buches, das die Architektur weltweit beeinflusste. Vielleicht lernt Linz von Las Vegas und leistet sich hochklassige Architektur?

Ein (historisches) Symbol für die Stadt in der Wüste von Nevada (Reuters)

Ein Symbol für das neue Linz: das Ars Electronica Center Foto: Weihbold

Öffentlicher Verkehr soll zügig ausgebaut werden

LINZ. Obwohl Erich Haider (SP) für den öffentlichen Verkehr zuständig ist, wollen VP und Grüne in der nächsten Regierungssitzung ihr Papier beschließen. Haider fordert einen Kompromiss.

Grundlage für den geplanten Beschluss ist das von Experten ausgearbeitete Gutachten zum öffentlichen Verkehr im Großraum Linz. Sie empfehlen, die City-S-Bahn von Aigen-Schlögl bis zum Linzer Hauptbahnhof auszubauen und eine zusätzliche Straßenbahnverbindung, die den Linzer Norden mit dem Süden verbindet. Darüber hinaus soll eine Straßenbahn Gallneukirchen/Pregarten an Linz anbinden.

"Nun müssen wir endlich Maßnahmen setzen. Schon ab kommendem Jahr könnte man mit der Attraktivierung der Mülkreisbahn beginnen. Dort ist viel zu lange nichts investiert worden", sagt Landeshauptmann-Stv. Franz Hiesl (VP).

Auch die Grünen sehen in dem Expertenpapier eine Jahrhundert-Chance. "Im kommenden Jahrzehnt wird es den massivsten Ausbau im öffentlichen Verkehr geben, den es je gab", sagt Rudi Anschöber (Grüne).

Die Landes-SP ist zwar für eine zusätzliche Straßenbahnlinie in Linz und auch für die Verbindung nach Gallneukirchen/Pregarten, aber: Die Anbindung Richtung Aigen-Schlögl solle mittels Straßenbahn geschehen, nicht mit der Mülkreisbahn. "Das ist Wahnsinn pur. Wo ist die Donaubrücke für die geplante City-S-Bahn? Schwarz-Grün soll mir einen Kompromiss anbieten. Schließlich ist das mein Ressort", sagt Erich Haider.

900 Millionen Euro

Mit dem Beschluss wollen VP und Grüne am Montag die Vorschläge der Experten zügig vorantreiben. "Wenn wir den Rat der Experten umsetzen, kostet uns der gesamte Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Großraum Linz rund 900 Millionen Euro. Wenn wir aber den Regiöliner von Erich Haider bauen, kostet das alleine schon 700 Millionen Euro", sagt Hiesl. (kran)

Zankapfel Mülkreisbahn: VP und Grüne wollen die Attraktivierung der Bahn, die SP eine dritte Spur für eine Straßenbahn. (vowe)

Zwei Alternativen

Die City-S-Bahn

Regiöliner nach Aigen

Das Konzept der City-S-Bahn baut auf der bestehenden Mülkreisbahn von Aigen-Schlögl nach Linz auf. Die Strecke soll dort attraktiver werden, heißt: elektrifiziert und schnellere Züge. Ab dem Mülkreisbahnhof soll die City-S-Bahn oberirdisch über die Eisenbahnbrücke, Hafenstraße, Lederergasse,

Krankenhäuser und Europaplatz bis zum Hauptbahnhof geführt werden. Die Investitionskosten für die Infrastruktur liegen laut Experten bei der City-S-Bahn bei rund 338 Millionen.

Das Konzept des Regiöliners nach Aigen-Schlögl sieht eine Straßenbahn vom Linzer Hauptbahnhof bis nach Aigen-Schlögl vor. Das sind rund 61 Kilometer. Die Straßenbahn soll entlang der Mülkreisbahnstrecke auf einer eigenen 900 Millimeter breiten Spur fahren. Ob sie innerhalb des Stadtgebietes als U-Bahn (Hauptbahnhof, Unionkreuzung, Frankstraße, Europaplatz, Stelzerstraße, Parkbad, Peuerbachstraße, Reindlstraße, Mülkreisbahnhof) oder oberirdisch geführt wird, ist noch unklar. Die Kosten für die Infrastruktur liegen bei 523 Millionen Euro. Dazu kommen 60 Millionen Euro, um ihn mit anderen Strecken zu verbinden. Und 100 Millionen Euro, wenn der Regiöliner die Gemeinden des oberen Mühlviertels besser anbinden soll.

Nun müssen wir endlich Maßnahmen setzen.

}

Franz Hiesl

Landeshauptmann-Stv. (VP)

Foto: Weibold

Das wird der massivste Ausbau im öffentlichen Verkehr.

}

R. Anschöber

Landesrat (Grüne)

Weibold

SchwarzGrün soll sich lieber um den Westring kümmern.

}

Erich Haider

Landeshauptmann-Stv. (SP)

Weibold

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

zurück | neue Suche starten | zur Ergebnisübersicht

vom 18.08.2009 - Seite Nachrichten

Jugendtreff Eisenbahnbrücke wird Ende August eröffnet

LINZ. Eine Konzertbühne mit Tribünen, ein Badestrand mit Sonnenliegen sowie multifunktionale Sitzelemente. Ab Ende August kann der neue "Jugendpoint" bei der Eisenbahnbrücke genutzt werden. Die offizielle Eröffnung findet am 11. September statt.

Von Lukas Luger

Vor exakt einer Woche, am 11. August, erfolgte der Spatenstich, bereits nächste Woche (28. August) sollen laut Magistrat die Bauarbeiten für den neuen Jugendtreffpunkt in unmittelbarer Nähe der Linzer Eisenbahnbrücke abgeschlossen sein.

Mit einer 15 Meter langen Tribüne im Böschungsverlauf, einer Freiluftbühne, einer "Lounge" aus multifunktionalen Sitzelementen und einem künstlichen Strand mit Sonnenterrasse soll das Projekt ein Zeichen im Donauraum für die Jugend setzen, sagt Architektin Olivia Schimek (37). "Das ist ein ganz wichtiges Projekt für Linz. Es wird eine zusammenhängende Zone für alle möglichen Aktivitäten. Vom Gitarrespielen, Diskutieren bis hin zum Faulenzen in der Sonne. Und das alles an einem besonders prominenten Standort."

Kostenpunkt: 200.000 Euro

Das Budget von 200.000 Euro für den "Jugendpoint" wurde in der Gemeinderatssitzung am 12. März 2009 einstimmig abgesegnet. Erst nachdem alle behördlichen Genehmigungen erteilt waren - liegt doch das Areal im Hochwassergebiet - konnten die Bauarbeiten beginnen.

Konzipiert wurde der neue Jugendtreffpunkt im Donaupark in enger Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Linzer Jugend- und Kulturvereinen, der Abteilung für Grünflächen der Stadt Linz und der zuständigen Architektin.

Nur kleine Adaptierungen

Olivia Schimek: "Die Jugendlichen haben gesagt, was sie brauchen und wollen. Ich habe dann einfach versucht, diese Wünsche architektonisch umzusetzen. Da wurde nichts von oben bestimmt." Lediglich kleinere Adaptierungen der Pläne der Jugendlichen seien aufgrund von diversen technischen Bestimmungen notwendig gewesen.

Entgegen den ursprünglichen Plänen wird die Erholungs- und Freizeitzone nicht direkt unter der Linzer Eisenbahnbrücke errichtet, sondern einige Meter versetzt.

Der Grund: Die Österreichischen Bundesbahnen äußerten aufgrund von Sicherheitsbestimmungen Bedenken.

Die offizielle Eröffnung des neuen Linzer Jugendtreffs im Donaupark ist für den 11. September geplant.

Die Jugendlichen haben gesagt, was sie brauchen und wollen. Ich habe dann einfach versucht, diese Wünsche architektonisch umzusetzen.

}

Olivia Schimek (37)

Architektin des "Jugendpoint"

Lesen, faulenzen, diskutieren im Angesicht der Eisenbahnbrücke (vowe)

Die Jugendlichen haben gesagt, was sie brauchen und wollen. Ich habe dann einfach versucht, diese Wünsche architektonisch umzusetzen.

}

Olivia Schimek (37)

Architektin des "Jugendpoint"

Lesen, faulenzen, diskutieren im Angesicht der Eisenbahnbrücke (vowe)

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 22.08.2009 - Seite 006

Sinnlose Projekte

Betreff: City-S-Bahn und Regioliner (mit Bezug zum Leserbrief Mag. Tischler v. 10. 8. 2009)

Seit Jahren wird über diese sinnlosen Projekte diskutiert, hoffentlich kommt keines der beiden in der vorgestellten Form zur Ausführung. Die schon etwas gebrechliche Eisenbahnbrücke kann nur mehr im Schrittempo von Zügen befahren werden. Es ist daher auf jeden Fall eine neue Brücke erforderlich.

Da hätte es aber gleich mehr Sinn, die Brücke bei Ottensheim zu bauen und die Mühlkreisbahn, wie von Architekt Tischler vorgeschlagen, direkt zum Hauptbahnhof zu führen. Dadurch könnte das Mühlkreisbahnhof-Areal für andere Zwecke verwendet werden, die Linzer Straßenbahn auf der Mühlkreisbahntrasse bis Rottenegg verlängert werden (was die Auslastung dieser Strecke verbessern würde).

Diese Version erfordert zwar den Neubau der Verbindung zwischen Walding und Straßham, die aber sicher wesentlich billiger kommt, als die für die City-S-Bahn erforderlichen Tunnel und Brücken in Urfahr und zwischen Industriegelände und Westbahn. Über die Sinnhaftigkeit einer Straßenbahn von Urfahr nach Schlägl (in schönem Denglisch Regioliner genannt), vor allem was das Preis-Leistungs-Verhältnis betrifft, möchte ich mich nicht näher auslassen.

Die erst seit relativ kurzer Zeit ins Spiel gebrachte zweite Nord-Süd-Verbindung ist zweifellos eine wichtige Idee, aber die vorgeschlagenen Strecken würden nicht wirklich die Bedürfnisse abdecken. Ich kann mich nicht erinnern, dass im Zusammenhang mit den beiden oben genannten Projekten die Ergebnisse von Bedarfsprüfungen veröffentlicht wurden.

Dr. Reiner Puchegger,

Linz

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 28.08.2009 - Seite Nachrichten

Linz als gutes Blatt: Künstler bringt die Stadt auf den Tarock-Spieltisch

LINZ/LEONDING. Karten von Linz gibt es etliche. Straßenkarten, Ansichtskarten. Doch Tarockkarten haben gefehlt. Bisher. Der Leondinger Künstler Robert Hübner hat jetzt mit seinem "Linzer Tarock" diese Lücke gefüllt.

Von Renate Schiesser

Stadtansichten-Tarocks haben lange Tradition. Es gibt sie von Wien, es gibt sie von Graz. Nicht aber von Linz. Das fiel der Kartenspieler-Runde um den Leondinger Künstler Robert Hübner auf. Was also liegt da näher, als selbst ein Tarock zu schaffen?

Gut Ding braucht Weile, und so dauerte es von der ersten Idee bis zur Umsetzung auch mehr als zehn Jahre. Das Kulturhauptstadtjahr schließlich war der entscheidende Anstoß für Robert Hübner, seine Stadtansichten auf Karten zu bringen. Und das in der ersten Auflage 2000 Mal. Mehr traute sich der gebürtige Linzer und Absolvent der Kunstuniversität nicht drucken zu lassen, musste doch alles selbst finanziert werden. Sponsoren wollten nicht einsteigen. Doch der Erfolg gibt ihm Recht: Die Nachfrage steigt stetig. Mittlerweile wagt der Künstler an eine zweite oder gar dritte Auflage zu denken. Was ihm auch insofern entgegenkäme, als er im Spiel noch nicht alles unterbringen konnte, was er gerne wollte.

Auflagen variieren

"Ich werde das möglicherweise in anderen Auflagen noch variieren", sagt Hübner. So müsste auf jeden Fall die St.-Theresia-Kirche am Keferfeld noch Platz finden. Oder das Parkbad. Auch wenn dann vielleicht der Urfahrer Markt, die Lieblingskarte seiner fünfjährigen Tochter Pauline, weichen müsste.

Robert Hübner schuf aus eigenem Bedarf sein "Linzer Tarock".

Stichwort

Das "Linzer Tarock" von Robert Hübner

Martinskirche, Brucknerhaus, Eisenbahnbrücke, Taubenmarkt: Plätze und Bauten finden sich ebenso im "Linzer Tarock" wie Persönlichkeiten - von Richard Tauber über Marianne von Willemer bis Friedrich III. Versehen mit einem Begleitheft, bringt Robert Hübner (karten)spielerisch Linz näher. Erhältlich in den Linzer Museumsshops, zahlreichen Buchhandlungen und Souvenir-Shops.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 31.08.2009 - Seite Nachrichten

Gutes Blatt: Künstler bringt die Stadt auf den Tarock-Spieltisch

LINZ/LEONDING. Karten von Linz gibt es etliche. Straßenkarten, Ansichtskarten. Doch Tarockkarten haben gefehlt. Bisher. Der Leondinger Künstler Robert Hübner hat jetzt mit seinem "Linzer Tarock" diese Lücke gefüllt.

Von Renate Schiesser

Stadtansichten-Tarocks haben lange Tradition. Es gibt sie von Wien, es gibt sie von Graz. Nicht aber von Linz. Das fiel der Kartenspieler-Runde um den Leondinger Künstler Robert Hübner auf. Was also liegt da näher, als selbst ein Tarock zu schaffen?

Gut Ding braucht Weile, und so dauerte es von der ersten Idee bis zur Umsetzung auch mehr als zehn Jahre. Das Kulturhauptstadtjahr schließlich war der entscheidende Anstoß für Robert Hübner, seine Stadtansichten auf Karten zu bringen. Und das in der ersten Auflage 2000 Mal.

Mehr traute sich der gebürtige Linzer und Absolvent der Kunstuniversität nicht drucken zu lassen, musste doch alles selbst finanziert werden. Sponsoren wollten nicht einsteigen. Doch der Erfolg gibt ihm Recht: Die Nachfrage steigt stetig.

Mittlerweile wagt es der Künstler, an eine zweite oder gar dritte Auflage zu denken. Was ihm auch insofern entgegenkäme, als er im Spiel noch nicht alles unterbringen konnte, was er gerne wollte. "Ich werde das möglicherweise in anderen Auflagen noch variieren", sagt Hübner. So müsste auf jeden Fall die St.-Theresia-Kirche am Keferfeld noch Platz finden. Oder das Parkbad. Auch wenn dann vielleicht der Urfahrner Markt, die Lieblingskarte seiner fünfjährigen Tochter Pauline, weichen müsste.

Stichwort

"Linzer Tarock" von Robert Hübner

Martinskirche, Brucknerhaus, Eisenbahnbrücke: Plätze und Bauten finden sich ebenso im "Linzer Tarock" wie Persönlichkeiten - von Richard Tauber über Marianne von Willemer bis Friedrich III. Versehen mit einem eigenen Begleitheft, bringt Robert Hübner (karten)spielerisch Linz näher. Erhältlich sind die Karten in den Linzer Museumsshops, zahlreichen Buchhandlungen und unter

www.linzer-tarock.at

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 22.09.2009 - Seite Nachrichten

Gerüchteküche brodeln: Wird Eisenbahnbrücke für Züge gesperrt?

LINZ. Muss die desolate Eisenbahnbrücke ab Jänner 2010 für den Zugverkehr gesperrt werden? Was unter Mitarbeitern als offenes Geheimnis gilt, wird von den ÖBB offiziell dementiert. Dort will man ein Gutachten abwarten, das im Herbst fertig sein soll.

Von Herbert Schorn

Schon mehrmals gab es Gerüchte, dass die mehr als hundert Jahre alte Brücke zwischen Urfahr und dem Hafenviertel aufgrund ihres schlechten Zustandes nicht mehr lange im Dienst bleiben würde. Nun könnte bereits in wenigen Monaten zumindest das Aus für den Bahnbetrieb kommen: Es gilt unter ÖBB-Mitarbeitern mittlerweile als offenes Geheimnis, dass die Brücke in drei Monaten für Eisenbahnen gesperrt wird. "Es wird seit geraumer Zeit nichts mehr investiert", sagt ein Mitarbeiter. "Das wurde in den vergangenen Jahren immer auf die lange Bank geschoben." Momentan wird die Brücke jeden Tag vier Mal für Gütertransporte der ÖBB benutzt.

"Ich warte seit eineinhalb Jahren auf ein Gutachten der ÖBB, das den Zustand der Brücke beurteilt", sagt der Linzer Verkehrsstadtrat Jürgen Himmelbauer (Grüne). "Wir haben bis jetzt dazu nichts in Erfahrung bringen können." Er gehe aber zumindest nicht davon aus, dass die Brücke in absehbarer Zeit für den Verkehr gesperrt werden müsse.

"Ich kann eine Sperre der Brücke auf keinen Fall bestätigen", dementiert Christopher Seif, Sprecher des Brückeneigentümers ÖBB. "Die Sicherheitsstandards werden für alle Verkehrsteilnehmer voll eingehalten. Wir kontrollieren laufend." Auch Seif verweist auf das von den ÖBB in Auftrag gegebene Gutachten. "Es wird im Herbst eine Endfassung geben. Dann wird über die weitere Vorgangsweise entschieden werden", sagt Seif.

Hauptproblem der 109 Jahre alten Brücke ist der Rost, der zwar weniger an den tragenden, dafür aber an den teuren Teilen der Brücke nagt. Experten halten einen Neubau sinnvoller als eine Sanierung.

Um die 109 Jahre alte Brücke ranken sich erneut Räumungsgerüchte. Die ÖBB wollen ein Gutachten abwarten. Foto: Weihbold

Es gilt bei uns als offenes Geheimnis, dass die Brücke ab 1. Jänner 2010 für den Zugverkehr gesperrt werden muss.

Mitarbeiter

der ÖBB

Ich kann das nicht bestätigen. Die Sicherheitsstandards werden für alle Verkehrsteilnehmer voll eingehalten.

}

Christopher Seif

ÖBB-Sprecher

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 15.10.2009 - Seite Nachrichten

Linz als gutes Blatt: Künstler bringt die Stadt auf den Tarock-Spieltisch

WELS/LINZ. Tarock, das königliche Kartenspiel, begeistert immer mehr Menschen in allen Altersschichten. Nun gibt es sogar Tarock-Karten mit Motiven aus der Landeshauptstadt. Der Leondinger Künstler Robert Hübner gestaltete die Kartenserie "Linzer Tarock".

Von Renate Schiesser

Stadtansichten-Tarocks haben lange Tradition. Es gibt sie von Wien, es gibt sie von Graz. Nicht aber von Linz. Das fiel der Kartenspieler-Runde um den Leondinger Künstler Robert Hübner auf.

Was also liegt da näher, als selbst ein Tarock zu schaffen? Gut Ding braucht Weile, und so dauerte es von der ersten Idee bis zur Umsetzung auch mehr als zehn Jahre. Das Kulturhauptstadtjahr schließlich war der entscheidende Anstoß für Robert Hübner, seine Stadtansichten auf Karten zu bringen. Und das in der ersten Auflage 2000 Mal.

Mehr traute sich der gebürtige Linzer und Absolvent der Kunstuniversität nicht drucken zu lassen, musste doch alles selbst finanziert werden. Sponsoren wollten nicht einsteigen. Doch der Erfolg gibt ihm Recht: Die Nachfrage steigt stetig. Mittlerweile wagt der Künstler an eine zweite oder gar dritte Auflage zu denken. Was ihm auch insofern entgegenkäme, als er im Spiel noch nicht alles unterbringen konnte, was er gerne wollte.

Die Auflagen variieren

"Ich werde das möglicherweise in anderen Auflagen noch variieren", sagt Hübner. So müsste auf jeden Fall die St.-Theresia-Kirche am Keferfeld noch Platz finden. Oder das Parkbad. Auch wenn dann vielleicht der Urfahrner Markt, die Lieblingskarte seiner fünfjährigen Tochter Pauline, weichen müsste.

Informationen im Internet auf: www.linzer-tarock.at

Robert Hübner schuf aus eigenem Bedarf sein "Linzer Tarock".

stichwort

Das "Linzer Tarock" von Robert Hübner

Martinskirche, Brucknerhaus, Eisenbahnbrücke, Taubenmarkt: Plätze und Bauten finden sich ebenso im "Linzer Tarock" wie Persönlichkeiten - von Richard Tauber über Marianne von Willemer bis Friedrich III. Versehen mit einem Begleitheft, bringt Robert Hübner (karten)spielerisch Linz näher. Erhältlich in den Linzer Museumsshops, zahlreichen Buchhandlungen und Souvenir-Shops.

Presseaussendung vom 01.12.2009

 weitere Presseaussendungen 



VERKEHR

Eisenbahnbrücke ist für Linz unverzichtbar!

Linzer Verkehrsreferent ersucht ÖBB, Studie umgehend vorzulegen

Rund um die Diskussion der Sperre der Linzer Eisenbahnbrücke fordert der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger die ÖBB auf, umgehend die Stadt Linz zu informieren. Bereits im Vorfeld des Gipfels zwischen Land Oberösterreich, Stadt Linz, dem Denkmalamt und der ÖBB soll sich die Stadt als Hauptbetroffene ein Bild von der Lage machen können. „Für Linz ergeben sich ein ganze Reihe von offenen Fragen. Betroffen sind in Linz der PKW-Verkehr, RadfahrerInnen und FußgängerInnen, die Mühlekreisbahn und die Busse der LINZ LINIEN. Zudem spielt der Brückenstandort in sämtlichen Zukunftsüberlegungen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs eine wesentliche Rolle, egal, ob sie jetzt Regio-Liner, City-S-Bahn oder 2. Straßenbahnachse heißen mögen“, hält Luger unmissverständlich fest.

Seit 1900 steht die Linzer Eisenbahnbrücke vertraglich für den Eisenbahn- und Individualverkehr in der Landeshauptstadt zur Verfügung. In einem 1962 abgeschlossenen Vertrag zwischen der ÖBB und der Stadt Linz wurde geregelt, dass die Stadt für die Erhaltung und Erneuerung der Fahrbahn aufzukommen hat. Weitere Punkte betreffen die Erhaltungs-, Reinigungs- und Winterdienstverpflichtungen.

Laut inoffiziellen Aussagen der ÖBB stelle ein Gutachten die technische Haltbarkeit des Brückentragwerks stark in Frage. Man gehe von einem absehbaren Ende der Tragfähigkeit aus. Daraus ergäbe sich ein Kette von Fragen, die ohne Aufschub zu klären seien. Für den Linzer Verkehrsreferenten Klaus Luger ist der Brückenstandort für eine Donauquerung unverzichtbar. Derzeit queren rund 15 000 Fahrzeuge täglich die Brücke. Berechnungen zeigen, dass etwa 8 000 Fahrzeuge auf die Voest-Brücke und rund 6 000 Autos auf die Nibelungenbrücke ausweichen würden. Für die Nibelungenbrücke mit heute bereits 48 000 Fahrten würde sich daraus mit einem Schlag ein Zuwachs um mehr als zehn Prozent ergeben. Auf Dauer sei diese Umverteilung des Autoverkehrs aus Sicht der Stadt Linz nicht tragbar, so Luger weiter.

Neben der gegenwärtigen Nutzung spielt der Brückenstandort zudem für sämtliche Zukunftsprojekte eine zentrale Rolle. Sämtliche in Diskussion befindlichen Projekte – City-S-Bahn, Regio-Liner oder 2. Straßenbahnachse – haben einen direkten Bezug zum Standort Eisenbahnbrücke. Für diese Projekte beziehungsweise Planungen gäbe es zudem Landtags- und Gemeinderatsbeschlüsse. „Die Weiterarbeit an den für Linz so wichtigen Projekten für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs hängt ganz wesentlich von der Entscheidung ab, wie es mit der Eisenbahnbrücke weiter geht“, unterstreicht Luger nochmals die strategische Bedeutung dieser Donauquerung.

Auch die Zukunft der Mühlekreisbahn hänge eng mit der Eisenbahnbrücke zusammen. Denn eine Sperre der Brücke könnte laut ÖBB-Insidern in weiterer Folge die Einstellung der Mühlekreisbahn nach sich ziehen. Derzeit werden die Triebfahrzeuge wöchentlich für Wartungsarbeiten in die ÖBB-Werkstätten überstellt, wozu die Eisenbahnbrücke benützt wird. Eine Überstellung dieser Fahrzeuge sei selbst auf LKW-Tiefladern nicht möglich. Auf der Straße könnten derzeit nur einzelne Waggons transportiert werden, die Triebfahrzeuge der Desiro-Baureihe müssten somit in Einzelteile zerlegt werden, um auf der Straße transportiert werden zu können.

Linz 19.1°C

Morgen wechselhaft

VERKEHR

01.12.2009



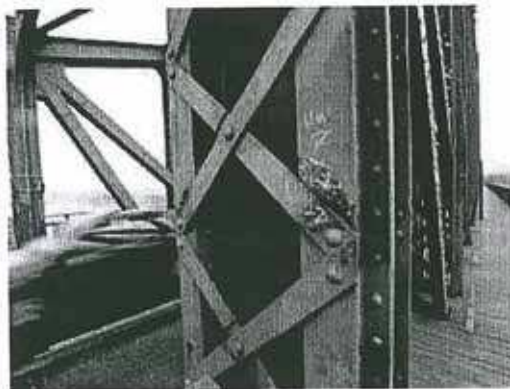
Mögliche Sperre der Linzer Eisenbahnbrücke

Die Eisenbahnbrücke in Linz ist ein Sanierungsfall. Das bestätigt ein Gutachten der technischen Universität Wien. Die Brücke wird von den ÖBB, Autofahrern, Fußgängern und Radfahrern genutzt, für die Zeit der Sanierung droht ein Verkehrsinfarkt.

Korrosionsschäden

Die ÖBB bestätigten am Dienstag, dass ein Gutachten vorliege, dessen Ergebnisse auf den ersten Blick nicht sehr positiv seien.

Die Brücke sei offensichtlich durch Korrosionsschäden schwer beschädigt, so auch SPÖ-Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger. Die Konsequenz wäre, dass die Brücke relativ kurzfristig für den motorisierten öffentlichen und privaten Verkehr gesperrt werden müsse.



Linzer Bürgermeister Franz Dobusch die Verantwortung nicht zuspieren lassen.

Auch Verpflichtung der ÖBB

"Wir sind bei Sanierungsarbeiten zu 25 Prozent verpflichtet, mitzufinanzieren. Aus dem Vertrag können und wollen wir nicht herauskommen. Es geht eher darum, dass auch die ÖBB der Verpflichtung nachkommt, Sanierungsschritte zu setzen. Das ist aus Sicht der Bundesbahnen auch dringend notwendig, denn es fährt ja auch der Zug drüber und die ÖBB braucht schon allein zur Aufrechterhaltung der Mühlikreisbahn die Eisenbahnbrücke", so Dobusch.

Rascher Brückengipfel gefordert

Stellt sich die Frage, warum nicht schon früher reagiert wurde. Dass die Eisenbahnbrücke nicht gerade tafrisch ist, war ja schon seit langem bekannt. "Wir haben bisher die Verkehrstüchtigkeit der Brücke nicht angezweifelt. Jetzt gibt es ein Gutachten, das etwas anderes sagt und jetzt muss man darauf reagieren", sagt SPÖ-Verkehrsstadtrat Klaus Luger.

Er fordert deshalb die ÖBB auf, das Gutachten auch der Stadt so schnell wie möglich zur Verfügung zu stellen. Die Linzer ÖVP kritisiert, dass die SPÖ seit Jahren nicht, wie von der Volkspartei gefordert, Ersatzlösungen für die Eisenbahnbrücke geplant habe. Jetzt werden sich wohl Stadt, Land, ÖBB und der Denkmalschutz sehr schnell zu dem von SPÖ-Landesrat Hermann Kepplinger geforderten Brückengipfel zusammensetzen müssen.

Verkehrsinfarkt droht

Ein Neubau der Brücke oder ein kompletter Austausch der Fahrbahn könnten Lösungen sein, schlagen die Bundesbahnen vor. Doch wie auch immer die Lösung aussieht, sie wird den Autofahrern in Linz wohl vieles abverlangen. Denn kommendes Jahr soll mit dem Bau des Westrings begonnen werden und allein diese Baustelle dürfte immer wieder für Staus in der Landeshauptstadt sorgen.

Wer soll die Sanierung finanzieren?

Hauptsächlich von Autos benutzt

Die mehr als 100 Jahre alte Eisenbahnbrücke in Linz gehört zwar den Österreichischen Bundesbahnen, sie wird aber mittlerweile hauptsächlich von Autos genutzt. Die ÖBB wickeln derzeit täglich nur noch zwei Fahrten auf dieser Brücke ab.

Hauptursache für die starken Schäden an der Eisenbahnbrücke sei daher die Verkehrsbelastung und die damit verbundene Salzstreuung im Winter, heißt es in einer Stellungnahme der Bundesbahnen.

Womit durchklingt: Auch wenn man Besitzer ist, müsse man über die Kostenverteilung reden. Mit der Stadt Linz etwa: Doch so leicht will sich der

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 01.12.2009 - Seite 023

Eisenbahnbrücke:Negativ-Gutachten

LINZ. Die Gerüchteküche brodelte seit geraumer Zeit. Nun gibt es ein weiteres Indiz, dass die Eisenbahnbrücke in Linz gesperrt werden könnte. Das Gutachten, das über den Zustand der Brücke Auskunft geben sollte, liegt vor - und ist negativ. Das bestätigte gestern Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger (SP): "Die Fortbestandsprognosen sind sehr negativ. Das hat mir der ÖBB-Vorstand bestätigt." ÖBB-Sprecher Mario Brunnmayr hatte das Vorliegen des Gutachtens zuvor dementiert. Nun soll es zu einem Gipfelgespräch zwischen ÖBB, Land und Stadt Linz kommen. Mehr auf

www.nachrichten.at/linz (rofi)

Brückensperre droht.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 01.12.2009 - Seite Nachrichten

Eisenbahnbrücke: Gutachten negativ "Sperrung ist für uns keine Alternative"

LINZ. Vor ernsthafte Herausforderungen stellt das negative Gutachten über den Zustand der Eisenbahnbrücke das Land, die Stadt Linz und die ÖBB als Brückeneigentümerin. "Einfach sperren ist für uns keine Alternative", sagt Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger (SP).

Von Roswitha Fitzinger

Noch ist über den genauen Inhalt des Gutachtens wenig bekannt. Lediglich dass es negativ ist, erfuhr Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger gestern in einem Telefonat mit dem ÖBB-Vorstand für Infrastruktur. "Mir wurde mitgeteilt, dass die Fortbestandsprognosen ziemlich negativ sind", sagt Kepplinger. Ob die Brücke sanierbar sei und wenn ja mit welchem Aufwand, könne er nicht sagen, so der Verkehrslandesrat: Die Angelegenheit sei jedoch eine "ziemlich ernste Sache". Land und Stadt Linz müssten ziemlich schnell handeln.

Kepplinger hatte die ÖBB um Aufklärung gebeten, nachdem sich vergangene Woche die Gerüchte verdichtet hatten, dass es angeblich 2010 zu erheblichen Einschränkungen bei der Benützung der Eisenbahnbrücke für den Schienen- als auch für den Individualverkehr kommen könnte, um die Tragfähigkeit der Brücke zu erhalten. Das mehr als hundert Jahre alte Bauwerk ist für den innerstädtischen Individualverkehr als auch für den Busverkehr von großer Bedeutung. Weiters gibt es einen Vertrag zwischen Land und ÖBB, der den Betrieb auf der Mühlkreisstrecke bis zum Jahr 2017 garantiert. Ohne die Eisenbahnbrücke sind jedoch insbesondere für die Wartung wichtige Überstellungsfahrten der Mühlkreisbahn nicht möglich.

Seitens des Landes wurde nun von den ÖBB das Gutachten angefordert, das anschließend von den Fachabteilungen des Landes geprüft werden soll. "Wir müssen verlangen, dass der Betrieb der Brücke so lange wie irgendwie vertretbar aufrechterhalten bleibt", so Kepplinger: "Einfach zu sagen, wir sperren jetzt, ist für uns keine Alternative. Damit können sich Land und Stadt nicht abfinden." Hingegen müsste man sich eindeutig mit Konzepten zur Sanierung auseinandersetzen, so der Verkehrslandesrat. Auf sein Betreiben hin soll es nun noch vor Weihnachten zu einem Gipfelgespräch zwischen ÖBB, Land und Stadt Linz über die Zukunft der Brücke kommen.

Seitens der ÖBB wurde gestern Nachmittag noch dementiert, dass das Gutachten bereits vorliegt.

Auch die Mühlkreisbahn muss über die Eisenbahnbrücke. Wartungsarbeiten werden auf dem Hauptbahnhof durchgeführt. (Weihbold)

Wir müssen verlangen, dass der Betrieb der Brücke so lange wie irgendwie vertretbar aufrechterhalten bleibt.

hermann Kepplinger (SP),

Verkehrslandesrat

stichwort

Seit mehr als 100 Jahren im Einsatz

109 Jahre hat die Linzer Eisenbahnbrücke bereits auf dem Buckel. Über ihren Zustand wird seit Jahrzehnten spekuliert. Zuletzt gab Brückeneigentümer ÖBB ein Gutachten in Auftrag, das Zustand und mögliche Sanierungsmaßnahmen bewerten soll und nach fast zwei Jahren nun endlich fertiggestellt wurde.

Das Hauptproblem ist laut Fachleuten der Rost, der zwar nicht an den tragenden, aber den teuren Teilen der Brücke nagt. Daher gilt ein Neubau sinnvoller als eine Sanierung. Eine weitere Schwierigkeit besteht darin, dass das Bauwerk unter Denkmalschutz steht.

Als Verbindung zwischen Urfahr und Linz dient die Brücke nicht nur dem Individualverkehr, sondern auch täglich rund vier Güterzügen der ÖBB.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 02.12.2009 - Seite Nachrichten

Kommentar

Von Roswitha Fitzinger

Dauerthema

Jetzt rächen sich die vier Jahre Untätigkeit bei der Konzeption einer Ersatz-Brücke", ätzte die VP gestern Richtung SP anlässlich der Diskussion um die Eisenbahnbrücke (siehe dazu auch nebenstehenden Bericht). Und von der Hand zu weisen ist die Kritik der Schwarzen nicht. Nur sind es nicht vier Jahre, sondern annähernd zwanzig Jahre, dass eine Lösung eines Problems aufgeschoben wurde. Seit Anfang der 90er Jahre ist bekannt, dass die Eisenbahnbrücke nicht ewig halten wird, etwas geschehen muss. Damals stritten ÖBB und die Stadt ums Geld. Von November 2005 stammt ein Gemeinderatsbeschluss, wonach stromabwärts eine neue Straßenbrücke errichtet werden soll. Doch das Licht der Welt erblickte ein diesbezügliches Projekt nie. Bestenfalls verstaubt es in irgendwelchen Schubladen und kann nun hervorgeholt werden.

Wichtig ist die Eisenbahnbrücke für alle Beteiligten, doch vor allem für die Stadt. Man darf gespannt sein, welche Lösungsmöglichkeiten ÖBB, Land Oberösterreich und Stadt aus dem Hut zaubern. Es wird wohl ein Tauziehen ums Geld werden. Wieder einmal.

E-Mail: r.fitzinger@nachrichten.at

Eisenbahnbrücke: Seit fast 20 Jahren ein Thema.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 02.12.2009 - Seite Nachrichten

Eisenbahnbrücke: "Eine Querung an dieser Stelle ist unverzichtbar"

LINZ. Noch vor dem Gipfelgespräch über die Zukunft der Eisenbahnbrücke fordert die Stadt Linz als Hauptbetroffene über den Inhalt des Gutachtens von Seiten der ÖBB umfassende Information. Für Verkehrsreferent Klaus Luger (SP) führt an einer Brücke an diesem Standort kein Weg vorbei.

Von Roswitha Fitzinger

"Die Brücke einige Monate sperren und sanieren, das wäre die für uns beste Variante", sagte Planungsstadtrat Klaus Luger (SP). Zu einer Beteiligung an den Sanierungskosten wäre die Stadt sogar vertraglich verpflichtet. Ob sich der Wunsch des SP-Vizebürgermeisters allerdings erfüllt, bleibt abzuwarten. Noch kennt auch er den Inhalt des Gutachtens über den Zustand der Eisenbahnbrücke nicht im Detail. Laut inoffiziellen Aussagen der ÖBB werde darin jedoch die technische Haltbarkeit des Brücken-tragwerks in Frage gestellt. Und man gehe von einem absehbaren Ende der Tragfähigkeit aus, so der Kenntnisstand der Stadt. "Für Linz ergeben sich eine ganze Reihe von offenen Fragen", so Luger, der von den ÖBB nun umgehende Information fordert. Um sich ein Bild von der Lage machen zu können, müsse die Stadt als Hauptbetroffene noch vor dem Gipfelgespräch über die Zukunft der Brücke informiert werden, so seine Forderung. Eins ist für den Linzer SP-Vizebürgermeister klar: "Eine Donauquerung für den Individualverkehr und die Fußgänger an dieser Stelle ist unverzichtbar. Man muss weiter überkommen."

Derzeit queren rund 15.000 Fahrzeuge täglich die Brücke. Laut Berechnungen der Stadt würden bei einer Sperre etwa 8000 Fahrzeuge auf die Voest-Brücke und 6000 Autos auf die Nibelungenbrücke ausweichen. "Auf Dauer wäre diese Umverteilung des Autoverkehrs aus Sicht der Stadt Linz nicht tragbar", so Luger.

Neubau oder Sanierung?

Seitens der ÖBB wurde gestern das Vorliegen des Gutachtens bestätigt. Man müsse sich jetzt die Ergebnisse genau ansehen und in Gesprächen mit der Stadt Linz und dem Land Oberösterreich nach Lösungsmöglichkeiten suchen, heißt es in einer Stellungnahme: "Das könnte zum Beispiel ein Neubau der Brücke oder ein kompletter Austausch der Fahrbahn sein."

15.000 Fahrzeuge queren derzeit täglich die Donau über die Eisenbahnbrücke.

Auf Dauer wäre eine Umverteilung des Autoverkehrs nicht tragbar.

}

Klaus Luger,

Verkehrs-Stadtrat (SP)

Stichwort

VP-Kritik

"Jahre sind vergangen, ohne dass Konzepte für einen Ersatz der Eisenbahnbrücke entwickelt worden wären", kritisiert der Linzer VP-Klubobmann Klaus Furlinger die SP. Erst im September 2008 sei der Bürgermeister per Gemeinderatsbeschluss aufgefordert worden, Konzepte für eine Ersatzlösung erarbeiten zu lassen. "Passiert ist seither nichts."

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 03.12.2009 - Seite 005

Warum kein Neubau?

Nun ist es wieder einmal so weit, die altehrwürdige denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke soll gesperrt werden. Ein Verkehrschaos ist also vorprogrammiert, wenn die derzeit 17.000 Fahrzeuge, die die Brücke täglich passieren auf die anderen beiden Brücken ausweichen müssen. In Tulln wurde gezeigt, wie es auch anders geht. Hier wurde die alte Brücke durch eine neue baugleiche ersetzt, Ende September wurde sie dem Verkehr übergeben. Warum ist es in Linz nicht möglich, die Eisenbahnbrücke maßstabsgetreu durch einen Neubau zu ersetzen?

Konsulent Kpt. Otto Steindl,

Linz

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 03.12.2009 - Seite Nachrichten

Sanierungsfall Eisenbahnbrücke "Jahrelang nichts gemacht"

LINZ. Wird sie saniert oder gesperrt? Noch ist die Zukunft der denkmalgeschützten Eisenbahnbrücke ungewiss. Das Denkmalamt hält eine Instandsetzung für schwierig und kritisiert, dass zu lange nichts gemacht wurde.

Von Roswitha Fitzinger

Es ist die Seltenheit und die Art der Konstruktion, die die im Jahr 1900 erbaute Eisenbahnbrücke laut Experten zu etwas Besonderem macht. "Diese Art der genieteten Eisenschweller-Konstruktion gibt es kaum mehr in Österreich", sagt Richard Wittasek, Leiter der Abteilung Technische Denkmale des Denkmalamtes in Wien. Die Bedeutung der Eisenbahnbrücke sei unbestritten. Ein Kuriosum wie Unikum sei zudem die Mischnutzung der Brücke sowohl für Eisenbahn als auch den Individualverkehr.

Doch was tun mit dem Bauwerk, das offenbar durch Korrosionsschäden derart stark mitgenommen wurde, dass nun die Sperre droht? Wie ein Gutachten der Technischen Universität bestätigt, ist die Eisenbahnbrücke ein Sanierungsfall. Die Fortbestandsprognose der Brücke sei ziemlich negativ, ließen die ÖBB (Brückeneigentümerin) verlauten.

Verstärkung von unten

Doch eventuelle Veränderungen an der Brücke vorzunehmen, ist laut dem Experten des Denkmalamtes ein schwieriges Unterfangen: "Ich kann die Brücke nicht breiter machen. Sobald man die Konstruktion angreift, ist sie hin. Sie im unteren Bereich zu verstärken, das ginge noch", so Wittasek. Doch auch derartigen Veränderungen seien Grenzen gesetzt.

15.000 Fahrzeuge queren täglich die Donau über die Eisenbahnbrücke. Für ein Bauwerk in dieser Dimension grundsätzlich kein Problem, so Denkmalschützer Wittasek. Eine Eisenbahnbrücke sei für Vollbetrieb konstruiert und damit für viel größere Lasten als den normalen Pkw-Betrieb.

Jahrelange Untätigkeit

Das Problem liegt laut dem Wiener Experten an der jahrelangen Untätigkeit: "Es wurde jahrelang nichts gemacht. Es ist immer das gleiche Spiel. Man lässt es darauf ankommen, bis nichts mehr geht, und lässt sie dann sperren", so Wittasek. Solche Brücken sind grundsätzlich sanierbar, hätte man früher etwas getan. "Es ist der Wille, um den es geht."

Wichtig wäre es, die Brücke an Ort und Stelle zu belassen. Man hat hier ein Kulturgut und damit die Aufgabe, solche Dinge zu erhalten.

}

richard Wittasek,

Denkmalamt, Wien

Besonderheit: das genietete Eisenschweller Foto: Weihbold

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 09.12.2009 - Seite 022

Eisenbahnbrücke: Diese Woche soll Gutachten endlich auf den Tisch

LINZ. Gespanntes Warten bei der Stadt hinsichtlich der weiteren Zukunft der Eisenbahnbrücke. Noch kennen nur die ÖBB den Inhalt jenes Gutachten, das Aufschluss über den tatsächlichen Zustand des Bauwerkes gibt. Noch diese Woche soll das Warten ein Ende haben.

Von Roswitha Fitzinger

"Unsere Büros versuchen noch für diese Woche einen Termin festzusetzen", sagt der Linzer Verkehrsstadtrat Klaus Luger (SP). Er sei zuversichtlich, dass das klappen werde, und "abmarschbereit." Vertreter des Landes Oberösterreich, der Stadt Linz und der ÖBB als Brückeneigentümerin sollen an dem Gespräch teilnehmen. Das angekündigte Gipfelgespräch sei das noch nicht, so Luger.

Wie berichtet, ist die 109 Jahre alte und denkmalgeschützte Brücke über die Donau ein Sanierungsfall und von der Sperre bedroht. Vor allem Korrosionsschäden haben dem Bauwerk, das derzeit täglich von 15.000 Fahrzeugen frequentiert wird, in der Vergangenheit stark zugesetzt. Ein Gutachten sollte Aufschluss über die technische Haltbarkeit des Brückentragwerkes geben. Noch kennen aber lediglich die ÖBB als Brückeneigentümerin und Auftraggeberin der Studie deren genauen Inhalt. Lediglich Gerüchte und inoffizielle Aussagen drangen bisher nach außen. So seien die Fortbestandsprognosen für die Eisenbahnbrücke ziemlich negativ, hieß es. Auch eine Sperre mit Ende 2010 wurde immer wieder kolportiert. Doch genaue Details kennt selbst die Stadt Linz noch nicht.

Diese Ungewissheit soll diese Woche ein Ende haben. Für den Linzer Verkehrsstadtrat ist die weitere Marschroute klar: Zunächst wolle man die Studie einholen, dann diese mit den eigenen Experten durchchecken, sich anschließend eine Meinung bilden und dann in Gespräche treten. "Wie wir wissen, können Studien unterschiedlich interpretiert werden. Und den Luxus einer eigenen Interpretation mit eigenen Leuten werden wir uns leisten. Man muss nicht alles schlucken", sagt der Linzer Verkehrsstadtrat.

Konkret wird es um die Frage gehen, ob eine Sperre der Brücke unumgänglich oder doch eine Sanierung möglich ist. Die Stadt Linz bekräftigte bereits im Vorfeld, dass eine Sanierung der Eisenbahnbrücke für sie die beste Variante wäre. Betont wurde weiters, dass eine Donauquerung an dieser Stelle unverzichtbar wäre. Die Eisenbahnbrücke ist nicht nur für den innerstädtischen Individualverkehr, sondern auch für den innerstädtischen Bus- und den Radverkehr von großer Bedeutung. Aber auch für den Erhalt der Mühlgreisbahn ist die Brücke unverzichtbar. Wartungsarbeiten müssen am Hauptbahnhof durchgeführt werden.

Sanierungsfall Linzer Eisenbahnbrücke. Eine Sperre droht.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 10.12.2009 - Seite Nachrichten

Eisenbahnbrücke: Sperre wäre für Linz-Marathon der "blanke Horror"

LINZ. Eine Sperre der Eisenbahnbrücke wäre nicht nur für den Individual- und öffentlichen Verkehr der Stadt fatal, sondern hätte auch Auswirkungen auf die größte Laufveranstaltung des Landes. Linz-Marathon-Organisator Ewald Tröbinger schlägt Alarm.

Von Roswitha Fitzinger

"Nicht, dass die draufkommen und mir im März dann plötzlich die Brücke sperren. Dann haben wir für 2010 ein Riesenproblem", sagt Linz-Marathon-Organisator Ewald Tröbinger. Eine komplett neue Strecke müsste auf die Schnelle her. Was auf den ersten Blick wie eine Lappalie aussehen mag, wäre für Tröbinger "der blanke Horror", wie er betont. Er müsste sich nicht nur eine neue Streckenführung überlegen, sondern diese müsste zudem komplett neu vermessen werden. Ein Unterfangen, das mit großem Aufwand verbunden ist. Nationale wie internationale Rekorde werden nämlich nur anerkannt, wenn die Strecke von einer internationalen Vereinigung namens AIMS vermessen wurde. Und vermessen darf nur, wer eine eigens dafür geschaffene Prüfung abgelegt hat. "Bei uns ist das ein Kärntner, der alle Marathonstrecken in Österreich vermisst", sagt Tröbinger. Ein so genanntes AIMS-Protokoll über die genaue Streckenführung wird angelegt. Es gilt für fünf Jahre.

Zum Warten verurteilt

In den vergangenen Jahren wurde der Linz-Marathon jeweils auf der Voest-Brücke gestartet. Die Strecke führte nach Urfahr, und über die Eisenbahnbrücke ging es wieder retour nach Linz. Die Nibelungenbrücke blieb bisher für den Verkehr offen. Für Tröbinger die optimale Lösung. Alle Fahrzeuge, die in und aus der Stadt wollten, wurden über den Römerbergtunnel umgeleitet. Das sollte auch am 11. April 2010 wieder so sein.

Seit Tagen versucht der Linzer Informationen über den Zeitpunkt einer möglichen Sperre zu erhalten. Doch vergeblich. Auch Tröbinger ist zum Warten verurteilt. Stadt und Land kennen den genauen Inhalt jenes technischen Gutachtens noch nicht, in dem der Zustand des Tragwerkes untersucht wurde. Bei der ÖBB will man offensichtlich nichts sagen. "Die haben mich nur im Kreis geschickt."

Ich brauche die Eisenbahnbrücke unbedingt für den Marathon. Eine Sperre wäre der blanke Horror. Eine komplett neue Strecke müsste dann auf die Schnelle her.

}

Ewald Tröbinger,

Linz-Marathon-Organisator

Großes Fragezeichen: Wird auch beim Linz-Marathon 2010 am 11. April wieder über die Eisenbahnbrücke gelaufen? (Weibold)

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 21.12.2009 - Seite 024

Gutachter: Eisenbahnbrücke bei starkem Wind in Gefahr

LINZ. In einem Zwischenbericht rät der von den ÖBB beauftragte Gutachter Josef Fink von einer Sanierung der desolaten Linzer Eisenbahnbrücke ab und empfiehlt einen Neubau. Bei starkem Wind sei das Bauwerk zudem einsturzgefährdet.

Wie berichtet, ist die 109 Jahre alte und denkmalgeschützte Brücke über die Donau ein Sanierungsfall. Die Konstruktion müsste entweder aufwändig erneuert oder abgerissen werden. Korrosionsschäden haben dem Tragwerk stark zugesetzt.

Die Bundesbahn als Eigentümerin hat Universitätsprofessor Josef Fink von der TU-Wien mit einem Gutachten beauftragt. Dieses fällt schlimmer aus als erwartet. Detailliert listet Fink eine Reihe gravierender Mängel auf:

Besonders alarmierend fiel die Überprüfung des Tragwerks aus. Wegen der raschen Korrosionsschädigung sei die Nutzungsdauer auf eineinhalb Jahre begrenzt, so Fink.

Bei Windgeschwindigkeiten von mehr als 70 km/h empfiehlt der Experte eine sofortige Sperre der Brücke. Dessen Erkenntnis legt den Umkehrschluss nahe, dass die Sicherheit nicht mehr gewährleistet ist. Demnach könnte starker Wind die Brücke sogar zum Einsturz bringen.

Von einer vollständigen Sanierung des Tragwerks für eine weitere Nutzung als kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke rät Fink allein schon aus rein technischen Überlegungen ab.

Die Instandsetzung jener Stellen des schwer beschädigten Windverbandes habe unverzüglich zu erfolgen. Nach Ansicht des Gutachters würden jedoch innerhalb weniger Jahre wieder die gleichen Probleme auftreten.

Die Sanierungskosten wären nach Schätzung des renommierten Gutachters gleich hoch wie die Kosten eines Neubaus. Das Kalkulationsrisiko einer Sanierung sei jedoch gegenüber dem eines Neubaus deutlich höher.

Fink meint abschließend: "Der gegenwärtige Zustand und Betrieb der Brücke ist nicht mehr tolerierbar."

Zwischen den Zeilen übt der TU-Professor Kritik an seinem Auftraggeber: "Der bisherige Handlungsgrundsatz einer hinausgezögerten vollständigen Sanierung durch Teilsanierungen (...) muss durch folgenden ersetzt werden: Dem 'Flickwerk' ist durch eine vollständige Sanierung oder eine andere Maßnahme (Neubau, Anm. d. Red.) ein Ende zu setzen." (fam)

Gutachter Josef Fink stellt dem Zustand der Linzer Eisenbahnbrücke ein schlechtes Zeugnis aus. (vowe)

Stichwort

Auszüge aus dem Zwischenbericht

Die Eisenbahnbrücke kann in diesem Zustand für jegliche Benutzungsart nur noch 1,5 Jahre genutzt werden.

Fachwerktragwerke befinden sich in sehr schlechtem Zustand. Einzelne Konstruktionselemente (Knotenbleche, Windverbandselemente etc.) sind erheblich geschwächt, manche aufgrund der sehr starken Durchrostung nicht mehr tragfähig.

Korrosionsschäden sind derzeit nur im Bereich des unteren Windverbands berücksichtigt. Schäden der übrigen Bauteile wurden noch nicht eingearbeitet.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 22.12.2009 - Seite 001

Verkehrschaos durch Brückensperre

LINZ. Eine Sperre der Linzer Eisenbahnbrücke hätte fatale Folgen für den Stadtverkehr.

Nur noch 18 Monate gibt ein Gutachter der 110 Jahre alten Konstruktion. Ihre begrenzte Lebensdauer lässt Politiker und Beamte nervös werden. Morgen soll sich entscheiden, wie es mit der dritten Linzer Donaubrücke weitergeht. Im Raum stehen mehrere Varianten. Das von den ÖBB in Auftrag gegebene Gutachten empfiehlt einen Abriss, da die Sanierungskosten gleich hoch wären wie ein Neubau.

An einer weiteren Lösung tüfteln Ingenieure des Magistrats. Parallel zur Eisenbahnbrücke könnte eine neue Brücke errichtet werden. Diese soll die bestehende Donauquerung erweitern. 15.000 Autolenker befahren täglich die Brücke. Die in Frage kommenden Ersatzbrücken sind schon jetzt total überlastet.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 22.12.2009 - Seite 004

Eisenbahnbrücke als Sanierungsfall

Sie rostet vor sich hin und kann laut einem ÖBB-Gutachter in diesem Zustand nur mehr bis zu eineinhalb Jahre lang für jegliche Art genutzt werden. Und was dann? Die 109 Jahre alte und denkmalgeschützte Brücke über die Donau ist schon lange ein Sanierungsfall. Das ist allen Beteiligten bekannt, besonders auch den ÖBB als Eigentümer. Aber es passiert außer Feststellungen und Gutachten offensichtlich nichts und man wartet einfach nur ab, bis dieser bewährte Donau-Übergang wirklich einmal unpassierbar wird.

Alle Autofahrer und damit die unzähligen Pendler, die täglich auch die Eisenbahnbrücke benutzen, stehen unmittelbar vor dem nächsten Problem einer zukünftig fraglichen Verkehrsverbindung zwischen Linz und dem oberen Mühlviertel.

Man wird einfach den Verdacht nicht los, dass es den ÖBB vorrangig darum geht, die Autofahrer von der Eisenbahnbrücke zu verbannen. Dann würde wahrscheinlich eine kleine Sanierung genügen, um ab und zu nur die allernotwendigsten Eisenbahnfahrten in Schrittgeschwindigkeit zu absolvieren...

Werner Bamschoria,

Ottensheim

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 22.12.2009 - Seite 023

Brückensperre: Linz droht Verkehrschaos

LINZ. Eine Sperre der Eisenbahnbrücke durch Neubau oder Sanierung hätte fatale Folgen für den Linzer Stadtverkehr. Morgen, Mittwoch, treffen sich führende Vertreter aus Politik und Behörden, um Lösungen für die desolate Brücke zu finden.

Von Erik Famler und Erhard Gstöttner

Das Treffen von Vertretern der Stadt, der ÖBB, der Landesregierung und des Bundesdenkmalamtes soll Klarheit schaffen, wie es mit der Brücke weitergeht. Mehrere Varianten sind denkbar:

Die alarmierende ÖBB-Studie macht einen Neubau wahrscheinlicher als eine Sanierung. Dem stehen etliche Hindernisse im Weg. Es müsste der Denkmalschutz grünes Licht für den Abriss geben wie etwa in Judenburg und Tulln. Dort wurden desolate Brücken entfernt.

Die Verantwortlichen in der Stadt haben bereits eine Variante ausgetüftelt, die bestehenden Pfeiler durch Anbauten zu ergänzen, sodass die Brückenfahrbahn verbreitert werden könnte.

Dass am Mittwoch über Sanierung oder Neubau entschieden wird, bezweifelt Vizebürgermeister Klaus Luger (SP): "Für mich stellt sich vor allem die Frage, ob man die Lebensdauer der Brücke möglichst lange hinausschieben kann." Undenkbar ist für Luger eine Sperre ohne Abriss: "Sie aus Denkmalschutzgründen einfach stehen zu lassen, quasi als Ruine, lehnen wir strikt ab."

Für den Neubau sprechen Werthaltigkeit und Kosten. Denn laut Gutachten wäre eine Sanierung genauso teuer wie die Errichtung einer gänzlich neuen Donaubrücke. Diese könnte dann auch eine zweite Straßenbahnlinie aufnehmen, wie von der Stadt konzipiert.

Beide Szenarien würden eine lange Sperre bedeuten. Für den Stadtverkehr wäre das fatal. 15.000 Autofahrer frequentieren täglich die Eisenbahnbrücke. Laut Berechnungen würden 8000 Fahrzeuge auf die Voest-Brücke und 6000 Autos auf die Nibelungenbrücke ausweichen. Während der Stoßzeiten kommt es dort schon jetzt regelmäßig zu Staus. Eine weitere Belastung sei nicht mehr zu bewältigen, warnen Verkehrsexperten.

Auch die Zukunft der Mühlgreisbahn hängt eng mit der Eisenbahnbrücke zusammen. Denn zum Service müssen die Triebfahrzeuge über die Donau zur ÖBB-Werkstätte transportiert werden. "Das würde der Mühlgreisbahn den Todesstoß versetzen", warnt ein Bahn-Insider.

Eine Sperre hätte auch Auswirkungen auf den Linienverkehr. Die Busse der Linie 12 und 25 müssten großräumig umgeleitet werden. Luger: "Das hätte massive Auswirkungen auf den gesamten Fahrplan."

Das Gutachten sei auch zu hinterfragen, sagt Luger: "Derzeit besteht keine Gefahr für die Benützung der Brücke. Dass der Gutachter die Lebensdauer auf 18 Monate beschränkt, sehe ich kritisch."

Derzeit besteht keine Gefahr für die Benützung der Eisenbahnbrücke.

}

Klaus IUGER

Vizebürgermeister von Linz

Gefährlich angerostet sind laut einem ÖBB-Gutachten die Aufbauten der Linzer Eisenbahnbrücke. Foto: Weihbold

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 22.12.2009 - Seite Nachrichten

Rasche Lösung für Eisenbahnbrücke

LINZ. Eine rasche Lösung für die sehr altersschwache Linzer Eisenbahnbrücke fordert der Linzer VP-Chef Vizebürgermeister Erich Watzl (VP). Die 109 Jahre alte Brücke ist, wie berichtet, laut einem Gutachten in einem sehr schlechten Zustand.

Bei dem für morgen, Mittwoch, angesetzten Gipfelgespräch über die Brücke müssten vor allem drei Punkte behandelt werden: Ausloten, wie das Bauwerk zumindest bis zur Fertigstellung einer Ersatzbrücke benutzt werden kann; Entscheidung, wie die künftige Straßenbahn bzw. City-S-Bahn die Donau quert (Brücke oder Tunnel); das äußere Erscheinungsbild der Eisenbahnbrücke aus Denkmalschutz- und Stadtbild-Überlegungen erhalten.

Watzl kritisiert das Verhalten der ÖBB und des Linzer Bürgermeisters Franz Dobusch (SP): "Seit 1995 wird das Thema Eisenbahnbrücke zwischen ÖBB und der Stadt Linz hin und her geschoben."

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 23.12.2009 - Seite 031

Brücken-Gipfel ohne erkrankten Hiesl

LINZ. Im Dienstleistungszentrum des Landes treffen sich heute, Mittwoch, Vertreter des Landes, der Stadt Linz, der ÖBB und des Bundesdenkmalamtes zu einem Brückengipfel. Dabei wird nach Lösungen für die desolate Linzer Eisenbahnbrücke gesucht. Landeshauptmannstellvertreter Franz Hiesl (VP) hat sich krankheitsbedingt entschuldigt. Er liegt mit einer Grippe darnieder. Für die Landesregierung wird nun Landesrat Hermann Kepplinger (SP) verhandeln. Die Stadt wird durch Verkehrsstadtrat Klaus Luger (SP) vertreten sein. Zur Diskussion stehen ein Neubau oder eine Sanierung der 110 Jahre alten Konstruktion über die Donau. Eine endgültige Entscheidung ist nicht zu erwarten, da kein Vertreter des Infrastrukturministeriums anwesend sein wird.

Die desolate Linzer Eisenbahnbrücke

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 23.12.2009 - Seite Nachrichten

Brückensperre: Alternativen

LINZ. Hinsichtlich einer möglichen Sperre der Eisenbahnbrücke trifft die Linz AG bereits Vorkehrungen. Ein interner Auftrag über die Erstellung möglicher Ausweichrouten wurde laut Albert Waldhör, Verkehrsleiter der Linz-Linien, bereits erteilt. Fertige Konzepte gibt es allerdings noch nicht. Betroffen von einer Sperre der Eisenbahnbrücke wären wie berichtet die Buslinien 12 und 25.

Sowohl Nibelungenbrücke als auch die Voestbrücke kämen laut Waldhör als alternative Querungen in Frage. "Eine Streckenführung über die Nibelungenbrücke ist allerdings nicht ganz unproblematisch, weil es nicht ohne zusätzlichen Buseinsatz geht." Die Fahrgäste müssten zudem mit längeren Fahrzeiten rechnen. Doch auch eine Querung über die Voestbrücke hat so ihre Tücken. "Vermutlich müsste eine Haltestelle aufgelassen werden", so Waldhör. (rofi)

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 23.12.2009 - Seite 031

Postings

Es ist verblüffend, wie vorausschauend unsere Politiker planen können. Kaum ist eine Brücke nicht mehr befahrbar, schon merken es die Politiker und beginnen sogar über eine Lösung nachzudenken.

Marie-Luise

Jetzt wird (wieder mal) der schlechte Zustand eines (denkmalgeschützten) Bauwerks als Vorwand genommen, um es abzureißen und durch ein viel größeres, das zusätzlichen Verkehr produziert, zu ersetzen. Für den hirnrissigen Westring ist genug Geld da - aber um eine denkmalgeschützte Brücke zu erhalten reicht's nicht, und für eine ordentliche Bahn-Anbindung des Mühlviertels an Restösterreich sowieso nicht. Bravo!

vicious

Linz wird seinen Ruf als Donaustadt mit den wenigsten Brücken noch lange beibehalten. Seit Jahrzehnten (!) wird über eine neue Donaubrücke diskutiert. Die ist Teil des Westrings, den ja auch viele selbsternannte Experten für nicht notwendig halten. Ist ja angeblich "nur" für den Transitverkehr. Als ob das kein Verkehr wäre. Wer einmal zur Stoßzeit in Linz mit dem Auto unterwegs war, kann sich über die Notwendigkeit des Westrings selbst ein Bild machen.

Neubauer

Zumindest wäre es nun notwendig, dass Stadtrat Luger endlich einmal bei der ASFINAG Druck für eine Befreiung der A7 von der Vignettenpflicht macht, denn dann wäre auch eine Sperre der Eisenbahnbrücke kein Problem mehr! In anderen Ländern mit kilometerabhängiger Maut sind Autobahnen in Großstädten ebenfalls von der Mautpflicht ausgenommen.

Flocki82

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 24.12.2009 - Seite 005

Alternativen

Betreff: Eisenbahnbrücken-Sperre

Es ist verwunderlich, dass erst jetzt die Diskussion bezüglich der Sperre und der daraus resultierenden Folgen auftritt. Seit vielen Jahren ist bekannt, dass die Eisenbahnbrücke ihre Funktion auf längere Sicht nicht mehr erfüllen kann. Auch bei der City-S-Bahn wäre ein Neubau nötig gewesen. Natürlich auch für eine neue Straßenbahn-achse, wie sie nunmehr geplant ist! Das Hauptproblem, dass bei einer Sperre der Eisenbahnbrücke die Mühlkreisbahn eingestellt werden muss, wird nur nebenbei erwähnt! Es ist durchaus verständlich, dass dies von Seiten der ÖBB ein wünschenswerter Nebeneffekt ist, denn die Mühlkreisbahn bleibt in ihrem derzeitigen Zustand auf Dauer ein Verlustbringer!

Ich habe bereits vor Jahren versucht, den Vorschlag, die Mühlkreisbahn bei Walding-Ottensheim über die Donau zu führen und in die Trasse der Lilo einzubinden und so einen Anschluss an den Hauptbahnhof zu erreichen, in die Diskussion zu bringen. Gleichzeitig eine Straßenbahn bis Rottenegg als Ersatz für den "Ruckzuckzug" auszubauen. Diese Verbindung habe ich auch für den Straßenverkehr vorgeschlagen, um einen direkten Anschluss an den neuen Autobahnknoten bei Traun zu erreichen und die Gewerbegebiete westwärts von Linz direkt zu erreichen! Solche Vorschläge durften aber nicht einmal diskutiert werden, da sie ja das Projekt des Westringes in Frage stellen würden. Vielleicht ist jetzt die Zeit reif, um eine neue Gesamtverkehrsplanung zu erstellen?

Architekt Mag. Helmut Tischler,

Puchenu

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 24.12.2009 - Seite 035

Eisenbahnbrücke am Ende, aber Betrieb bis Ende 2012

LINZ. Eine erste Entscheidung über die Zukunft der desolaten Eisenbahnbrücke ist gestern Mittag gefallen. Die wichtige Donauquerung soll bis Ende 2012 befahrbar gehalten werden. Allerdings mit Einschränkungen.

Die Linzer Eisenbahnbrücke steht ab sofort unter verstärkter Beobachtung. Regelmäßige Begehungen und permanente Messungen sollen die Sicherheit in den kommenden drei Jahren gewährleisten. Um die Befahrbarkeit aufrecht zu erhalten, wird falls notwendig auch laufend saniert. Vorübergehende Sperren der Brücke (etwa bei starkem Wind) werden jedoch im Sinne der Sicherheit nicht ausgeschlossen.

Eine endgültige Entscheidung über eine Generalsanierung oder einen Neubau der Brücke ist beim gestrigen Gipfelgespräch, bei dem Vertreter des Landes Oberösterreich, der Stadt Linz, der ÖBB, des Bundesdenkmalamtes sowie des Verkehrsministeriums anwesend waren, nicht gefallen. Sie soll erst nach Vorliegen des Endberichts Ende März 2010 fallen. Bisher existiert lediglich ein Zwischengutachten. Weitere zusätzliche Expertisen, etwa über den Verlauf der Korrosion der Brücke sollen mehr Entscheidungsklarheit bringen (siehe Faktenkasten).

"Eins ist klar. Die Brücke ist am Ende ihrer Lebensdauer angelangt", sagte Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger (SP) gestern anlässlich einer gemeinsamen Pressekonferenz. Eine Sanierung sei technisch zwar möglich, aber eine Frage von Wirtschaftlichkeit und Sinnhaftigkeit. Die kommenden drei Jahre wollen die Teilnehmer des gestrigen Gipfelgesprächs zur Entwicklung von Alternativen zur bestehenden Eisenbahnbrücke nutzen. Dazu wird Ende Jänner eine eigene Arbeitsgruppe (mit Vertretern von Land, Stadt, Ministerium, ÖBB und Denkmalamt) installiert. (rofi)

technische details

I Zwischenbericht...

... liegt bereits vor. Laut Gutachter Josef Fink von der TU Wien kann die Brücke in diesem Zustand nur noch 1,5 Jahre genutzt werden. Tragwerke und Konstruktionselemente sind in sehr schlechtem Zustand.

I Endgutachten...

... liegt noch nicht vor. Bis Ende März 2010 werden noch zusätzliche Gutachten erstellt, etwa über die Geschwindigkeit der Korrosion. Erst dann wird entschieden, ob die Brücke saniert oder neu gebaut wird.

I Monitoring...

... bis Ende 2012, der vorläufigen Betriebsdauer der Brücke, wird das Bauwerk laufend, in sehr engen Zeiträumen überwacht und falls notwendig auch immer wieder saniert.

I Brückensanierung...

... ist technisch möglich, aber aufwändig. Eine dauerhafte Sanierung könnte nur an Land erfolgen, die Brücke müsste abgetragen werden.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 04.01.2010 - Seite Nachrichten

So wird 2010 in Linz: Weniger Geld und neue Herausforderungen

LINZ. Eines ist sicher: 2010 wird in Linz ein spannendes Jahr. Denn die Stadt hat heuer weniger Geld und muss drängende Probleme lösen.

Von Erhard Gstöttner

Jeder siebte Bewohner von Linz ist Ausländer, jeder vierte Einwohner hat migrantischen Hintergrund. Heuer wollen die Stadtpolitiker die (lange vernachlässigte) Integration ausländischer Bürger ernster als bisher nehmen.

In der Stadtregierung gibt es jetzt sogar einen Referenten für Integration: Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) hat für März ein Integrationsprogramm angekündigt. Geplante Schwerpunkte sind verstärkte Sprach- und Lernförderung, bessere Berufsorientierung für Jugendliche, mehr Betreuung in den Wohnanlagen. Hier will Luger die Wohnungsgesellschaften in die Pflicht nehmen.

Im Verkehr stehen heuer wichtige Entscheidungen an. Für den Westring wird die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) entschieden. Doch nicht nur davon, sondern auch von der Finanzierung hängt es ab, ob diese Autobahn in der Stadt gebaut wird.

Nur noch wenig Zeit bleibt bei der Entscheidung über die Eisenbahnbrücke. Denn das 110 Jahre alte Bauwerk ist in schlechtem Zustand. Obwohl das längst bekannt ist, haben weder die ÖBB noch die Stadt und auch nicht das Land rechtzeitig eine Lösung herbeigeführt. Jetzt drängt die Zeit, denn die Brücke ist nur noch bis Ende 2012 befahrbar.

Wo darf gebaut werden?

Wichtig ist die Entscheidung über die Eisenbahnbrücke auch für die Planung der dringend nötigen zweiten Straßenbahnachse vom Mühlkreis- zum Hauptbahnhof. Diese Tramway soll bei der derzeitigen Eisenbahnbrücke die Donau überqueren oder dort die Donau unterqueren.

Wenig spektakulär mutet ein Vorhaben an, das weitreichende Auswirkungen hat: Die Stadt muss das örtliche Entwicklungskonzept (ÖEK) und die Flächenwidmung überarbeiten. Darin wird festgelegt, welche Flächen unverbaut bleiben und wo neu gebaut werden darf.

All das geschieht vor dem Hintergrund einer schwierigen Finanzlage, die sich auch im städtischen Haushalt niederschlägt. Die Stadt Linz hat im heurigen

Budget 648,5 Millionen Euro Ausgaben veranschlagt. Um die Investitionen bewältigen zu können, muss die Stadt netto 55 Millionen Euro neue Schulden machen. Der Gesamtschuldenstand der Stadt steigt dann auf 842 Millionen Euro.

Dringend zu erledigen

| Eisenbahnbrücke

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke ist nur noch bis Ende 2012 befahrbar.

| Ausländer-Integration

Im März gibt's ein Programm.

| Finanzen

Die Schulden der Stadt steigen weiter.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 11.01.2010 - Seite 004

Eisenbahnbrücke

Als 67-jähriger Linzer des Stadtteils Urfahr bin ich froh, dass es die der ÖBB gehörende Eisenbahnbrücke gibt. Wir Linzer haben seit ca. 30 Jahren Gott sei Dank auch die höchst notwendige Voestbrücke. Stichwort voest, es ist eine Schande, dass die Stahlstadt Linz, die für vieles Geld aufbringt, aber sich mit der ÖBB über die Sanierungs- oder Neubaukosten nur schwer einigen kann. Nach der Nutzung in Tonnen der Güter aus dem Mühlviertel kommend, gegenüber dem Fahrzeugaufkommen aus Urfahr-Umgebung und Urfahr nach Linz in Tonnen, müsste Linz wahrscheinlich rund 80 Prozent der Sanierungskosten tragen. Also an die Arbeit, liebe Oberösterreich-Politiker aus Stadt und Land, mit Verstand und Konsequenz - rasch sanieren oder neu errichten.

Helmut Affenzeller,

Linz

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 19.01.2010 - Seite Nachrichten

Eisenbahnbrücke wird notdürftig repariert: Ab 2013 droht Sperre

LINZ. Nur noch bis Ende 2012 darf die über die Donau führende Eisenbahnbrücke befahren werden. Damit die 110 Jahre alte Donaubrücke nicht schon früher gesperrt werden muss, wird sie um 300.000 Euro pro Jahr geflickt.

Von Erhard Gstöttner

Die Eisenbahnbrücke ist ein Sanierungsfall, darf bei Windgeschwindigkeiten von mehr als 70 Kilometer pro Stunde nicht mehr benutzt werden. So steht's, wie berichtet, im Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink: "Aufgrund des sehr schlechten Zustandes des Tragwerkes sind Sofortmaßnahmen einzuleiten."

Damit die Brücke bis Ende 2012 befahrbar bleibt, wird vorerst notdürftig saniert. "Pro Jahr müssen 300.000 Euro aufgewendet werden", sagt der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Was dann geschieht, ist nach wie vor ungeklärt. Vertreter von Bundesbahn, Land Oberösterreich sowie der Stadt Linz werden in den nächsten Wochen über das weitere Vorgehen beraten.

Fix ist, dass eine Sperre der Eisenbahnbrücke den Autoverkehr in Linz schwer stören würde. Derzeit fahren pro Wochentag 15.000 Kraftfahrzeuge über die Eisenbahnbrücke. Bei einem Ausfall würden 9000 Autos auf die Voest- und 6000 auf die Nibelungenbrücke ausweichen. Doch beide Brücken sind zu Stoßzeiten überlastet.

"Dann hätten wir jeden Tag einen Verkehrsfarkt. Das wäre eine wirtschaftliche Katastrophe", sagt der Linzer Wirtschaftskammerchef Heinz Hofmann. Er fordert den Ausbau der Eisenbahnbrücke sowie eine City-S-Bahn oder Straßenbahn vom Mühlkreisbahn- zum Linzer Hauptbahnhof.

Würde die Eisenbahnbrücke ausfallen, hätten wir jeden Tag einen Verkehrsfarkt in Linz.

}

Heinz Hofmann

Obmann der Wirtschaftskammer in Linz

Foto: Weihbold

Eisenbahnbrücke: Schön anzuschauen, aber ein Sanierungsfall

stichwort

Hinsenkamp-Kreuzung wird umgebaut

Einen Grundsatzbeschluss für den Umbau einer der wichtigsten Kreuzungen von Linz fasst diesen Donnerstag der Linzer Gemeinderat. Die Hinsenkamp-Kreuzung in Urfahr soll in wenigen Jahren so umgestaltet sein, dass die Autos aus der Rudolfstraße kommend direkt weiter in die Ferihumerstraße fahren können.

Bewohner der Ferihumerstraße befürchten, wie berichtet, dadurch eine starke Zunahme des Autoverkehrs.

Heinz Hofmann, der Chef der Linzer Wirtschaftskammer, drängt darauf, dass die Hauptstraße weiterhin direkt vom Hinsenkampplatz aus befahrbar bleibt. "Die Hauptstraße bleibt wie bisher befahrbar", verspricht Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP).

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 20.01.2010 - Seite Nachrichten

Eisenbahnbrücke

LINZ. In einem Dringlichkeitsantrag an den Gemeinderat fordert die Linzer VP ein Konzept für die weitere Vorgangsweise bei der Eisenbahnbrücke. Die altersschwache Brücke darf, wie berichtet, nur noch bis Ende 2012 befahren werden. Der Linzer VP-Chef Vizebürgermeister Erich Watzl verweist darauf, dass der Gemeinderat bereits 2005 den Bau einer neuen Straßenbrücke bei der Eisenbahnbrücke beschlossen hat. 2008 forderte der Gemeinderat die Einsetzung eines Experten-Gremiums, um Lösungen für die Eisenbahnbrücke zu finden. "Doch geschehen ist seither nichts", kritisiert Watzl.

VP fordert Lösung

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 27.01.2010 - Seite Nachrichten

Lesermeinung

Völlig verschlampt

Betrifft: Eisenbahnbrücke

Warum wird der Eiffelturm alle sieben Jahre entrostet, repariert und gestrichen? Damit nicht genau dasselbe passiert wie mit unserer Eisenbahnbrücke. Aber die Stadt und die ÖBB haben es völlig verschlampt! Die ÖBB haben zu kämpfen mit den Spekulationen der Manager, die Stadt ist an einer Erhaltung gar nicht interessiert. Es muss alles weg, was ein bisschen Geschichte hat, passt nicht zum modernen Linz. Sie ist vielleicht nicht mehr zweckmäßig, aber das Stadtbild mit der Eisenbahnbrücke und dahinter der Voestbrücke ist wunderschön. Nachdem der Westring die Stadt in Teilen zerstört, muss auch die Brücke weg!

Margarete Schanza

E-Mail

Teurer Kinobesuch

Fahrscheinkontrolle

Am 9.1. fuhr ich mit einem Freund von Wels-Hauptbahnhof nach Linz ins Movimento. Zu diesem Zwecke kauften wir am Automaten ein Ticket mit Einfachzugfahrt Wels-Linz mit Stadtverkehr in Linz. Nach dem Film (um 23 Uhr) fuhren wir mit der Straßenbahn wieder Richtung Hauptbahnhof, als uns ein etwas unwirscher junger Herr (links und rechts flankiert von ebenso freundlichen Kontrollorganen) nach den Fahrscheinen fragte. Besten Gewissens zeigten wir ihm unsere Tickets. Daraufhin meinte der Kontrollor, dass der Stadtverkehr nur für eine Einzelfahrt innerhalb von Linz gelte (was am Fahrschein nicht explizit ausgewiesen ist), und der Fahrschein aufgrund der großen Zeitdifferenz (bezogen auf die Kaufzeit) ohnehin nicht mehr gelten würde. Auf unser Argument, ein Ticket mit Stadtverkehr, welches in Linz nur eine einzige Einzelfahrt beinhalten würde, ginge an den Bedürfnissen eines Städtebesuchers völlig vorbei, bekamen wir die Antwort, dass wir lesen lernen sollten. Nun gut: Am Ticket steht nichts von einer Einzelfahrt, bezogen auf den Stadtverkehr, weiters war es (laut Aufdruck) den gesamten Kauftag über gültig (also bis 24 Uhr), und außerdem könnte es ja auch so gewesen sein, dass wir unsere uns zustehende Einzelfahrt erst auf dem Rückweg zum Bahnhof beanspruchten, da wir den Weg vom Bahnhof zum Kino per pedes absolvierten. Letzteres Argument ließ unser lieber Freund natürlich auch nicht gelten.

Für mich gibt es nun zwei Schlüsse: Die Linz AG (oder deren Partnerfirma) beschäftigt unterbelichtete Kontrollore oder sie kalkuliert damit, dass durch unklare Formulierungen auf Fahrscheinen eigentlich unbescholtene Fahrgäste bloßgestellt werden, um dann abzocken zu können. Ich bedanke mich, die Möglichkeit erhalten zu haben, diesem sympathischen Unternehmen 51,80 Euro zu spenden!

Mag. Peter Strasser

E-Mail

Einzelfahrt mit Folgen (Weihbold)

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 29.01.2010 - Seite 028

Gewichtslimit für Eisenbahnbrücke?

LINZ. Weitere Nutzungsbeschränkungen für die desolate Linzer Eisenbahnbrücke erwartet die Stadt Linz von jenem Endgutachten, dass Ende März vorliegen soll. "Um die Brücke bis Ende 2012 nützen zu können, zeichnet sich ab, dass auch eine Gewichtsbeschränkung kommen wird", sagt der Linzer Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Von einem Gewichtslimit betroffen wären die Mühlkreisbahn und zwei städtische Buslinien. Wie berichtet wurde eine Sperre der Brücke ab Windgeschwindigkeiten von 70 km/h angeordnet. (rofi)

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 29.01.2010 - Seite Nachrichten

Eisenbahnbrücke: Fahrverbot für Busse und Mühlkreisbahn erwartet

LINZ. Ab einer Windgeschwindigkeit von 70 km/h ist die Eisenbahnbrücke zu sperren. Um die Brücke bis Ende 2012 nützen zu können, rechnet die Stadt aber auch mit einem Fahrverbot für die Busse der Linz-Linien und die Mühlkreisbahn.

Von Roswitha Fitzinger

Noch liegt das Endgutachten über den Zustand der Eisenbahnbrücke nicht auf dem Tisch, aber laut dem Linzer Verkehrsstadtrat sei eine weitere Nutzungsbeschränkung zu erwarten. "Will man die Brücke bis Ende 2012 nützen, zeichnet sich auch eine Gewichtsbeschränkung ab", sagt Vizebürgermeister Klaus Luger. Diese Nutzungseinschränkung sei bereits in dem ersten Gutachten angedeutet worden. Betreffen würde dies die Mühlkreisbahn und die Busse der Linz-Linien. Die Buslinien 25 und 12 müssten in diesem Fall bereits vor Ende 2012 über die Voest-Brücke ausweichen, so der städtische Verkehrsreferent. Seitens der ÖBB werde eine Servicierung der Mühlkreisbahn in Walding/Rottenegg überlegt.

Derzeit darf wie berichtet die Brücke nur bis zu einer Windgeschwindigkeit von 70 km/h benützt werden. Darüber hinaus muss das denkmalgeschützte, aber desolate Bauwerk gesperrt werden. Diese Sofortmaßnahme wurde noch im Dezember nach dem Vorliegen des Zwischenberichts eingeleitet (siehe Faktenkasten).

Arbeitsgruppe verschoben

Bis Ende März werden nun die Brückentragwerke erneut untersucht. Erst dann soll entschieden werden, ob saniert werden kann oder neu gebaut werden muss. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern von Land, Stadt, Ministerium, ÖBB und Denkmalamt sollte bereits jetzt Ende Jänner erstmals zusammentreffen, um Alternativen zur Eisenbahnbrücke zu überlegen. Doch das Treffen wurde auf Ende März verschoben. "Dann liegt auch das Endgutachten vor. Das macht mehr Sinn", so Luger.

Warten auf das Endgutachten: Die Tragwerke der Eisenbahnbrücke werden derzeit nochmals untersucht.

Stichwort

Brückentragwerke in schlechtem Zustand

Experten der Technischen Uni Wien hatten den Zustand der Brücke im Auftrag der ÖBB im Vorjahr überprüft. In einem Zwischenbericht wurde die Nutzungsdauer vor allem aufgrund der desolaten Tragwerke auf 1,5 Jahre begrenzt. Weiters wurden weitere Gutachten angeordnet. Gemeinsam mit Land, Stadt und ÖBB entschied man schließlich, die wichtige Donauquerung vorerst bis

Ende 2012 offen zu halten, allerdings mit Einschränkungen (Sperre bei böigem Wind, Monitoring-System, Verkürzung der Überprüfungsintervalle).

vom 02.02.2010 - Seite Nachrichten

Braucht Linz wieder eine Naveg? Grüne fordern ihre Wiederbelebung

LINZ. Weil im öffentlichen Verkehr nichts weitergeht, fordern die Linzer Grünen nun eine Neuaufgabe der ehemaligen Nahverkehrsgesellschaft Naveg (siehe Faktenkasten). Eine Idee, die bei den damaligen "Gründungsvätern" von Land und Stadt unterschiedlich ankommt.

Von Roswitha Fitzinger

Bekommt der Linzer Zentralraum eine City-S-Bahn und/oder eine zweite Linzer Schienenachse? Wird in weiterer Folge eine verlängerte Straßenbahnachse Richtung Gallneukirchen und Pregarten gebaut? Die Entscheidungen, wie der öffentliche Verkehr in und um Linz in Zukunft aussehen soll, lassen auf sich warten.

Ein Umstand, der die Linzer Grünen besonders ärgert. "Nachdem Rot und Schwarz die Schlüsselprojekte wie eine heiße Kartoffel hin und her schieben und nichts weiterbringen", will die Fraktionschefin der Linzer Grünen, Gerda Lenger, nun die Naveg wiederbeleben. Wie zu Zeiten ihres Bestehens solle sie als verlängerter Arm der öffentlichen Hand agieren und Projekte des öffentlichen Verkehrs koordinieren und vorantreiben, so die Grünen-Fraktionschefin. Eine erste Aufgabe hätte Lenger auch bereits parat: eine Lösung in Sachen Eisenbahnbrücke. Einen entsprechenden Antrag wollen die Grünen auch im nächsten Linzer Gemeinderat einbringen.

Der Idee einer Naveg-Neuaufgabe kann auch der frühere Naveg-Aufsichtsratsvorsitzende, Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP), "sehr viel abgewinnen". Gerade bei den kommenden Projekten würde sehr viel dafür sprechen, so Hiesl-Sprecher Helmuth Rechberger. Hiesls Bedingung: eine hochkarätige Besetzung, so dass vor Ort getroffene Entscheidungen auch im Landtag und im Stadtsenat Bestand hätten.

Doch während von schwarzer Landesseite Zustimmung signalisiert wird, wird seitens der SP abgewunken. Konkret zweifeln sowohl Landesrat Hermann Kepplinger wie auch der Linzer Verkehrstadtrat Klaus Luger (beide SP) an der Zweckmäßigkeit. Es gebe keinen Koordinierungsbedarf, was die Errichtung anbelangt, sind sich beide einig. Zunächst brauche es klare Entscheidungen. "Die Naveg war eine operative Gesellschaft, die das umgesetzt hat, was beschlossen wurde", so der Linzer Vizebürgermeister. Das Problem sei, dass die konkreten Beschlüsse fehlen würden, und daran könne auch die Naveg nichts ändern.

Gerade bei den kommenden Projekten würde sehr viel für eine Neuaufgabe der Naveg sprechen.

}

Helmuth Rechberger,

Sprecher Verkehrslandesrat und LH-Stv. Franz Hiesl (VP)

Ich sehe keinen Koordinierungsbedarf. Das Problem ist, dass die konkreten Beschlüsse fehlen, und daran kann auch die Naveg nichts ändern.

}

Klaus Luger,

Linzer Vize-Bürgermeister und Verkehrstadtrat (SP)

Problemfall mit ausstehender Lösung: Eisenbahnbrücke (Weihbold)

Stichwort

Gemeinschaftsprojekt von Land und Stadt

Land Oberösterreich und Stadt Linz hatten 1997 zur Koordinierung der Baumaßnahmen anlässlich der Errichtung der Nahverkehrsdrehscheibe auf dem Linzer Hauptbahnhof die Naveg ins Leben gerufen. Vertreten waren alle im Landtag und Stadtsenat vertretenen Parteien mit LH-Stellvertreter und Landesrat Franz Hiesl (VP) als Aufsichtsratsvorsitzendem und dem Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP) als Stellvertreter. Nach dem Ende der Bauarbeiten stieg Linz aus der Gesellschaft aus, die Naveg wurde 2005 aufgelöst.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 04.02.2010 - Seite 026

Verkehrskonzept

Eine Stadt mit rund 200.000 Einwohnern und 110.000 Ein- und Auspendlern, die durch einen großen Fluss getrennt ist, hat gerade einmal drei Brücken. Eine davon ist so angegriffen, dass ihre Sperre absehbar ist. Das weiß man seit vielen Jahren, aber was geschieht? Eine vierte Donaubrücke ist seit Jahrzehnten zwar in Planung, aber noch Jahre von der Realisierung entfernt. Die architekturhistorisch interessante, aber technisch veraltete und ohnehin zu wenig leistungsfähige Eisenbahnbrücke rostet vor sich hin, und unsere Stadtväter schauen ungerührt zu. Es gibt heute, zwei Jahre vor ihrer Sperre, noch nicht einmal einen Lösungsvorschlag, geschweige denn Ausführungspläne für eine Sanierung und/oder eine Ersatzbrücke! Wenn man sich am Beispiel 4. Donaubrücke zu Gemüte führt, wie lange dann noch der Weg von einem Lösungsvorschlag bis zur Realisierung ist, kann man sich unschwer ausmalen, was sich in den nächsten Jahren bis zur Fertigstellung der Westringbrücke auf Autobahn- und Nibelungenbrücke abspielen wird!

Vom Autoverkehr abgesehen, phantasieren unsere Stadtpolitiker auch von Straßenbahnen nach Aigen und Gallneukirchen, vergessen aber ganz, dass man dabei zwangsläufig ebenfalls über die Donau muss. Bitte wo? Auf der ohnehin schon überlasteten Nibelungenbrücke? Sollen dort dann im Minutentakt Straßenbahn und Eisenbahn darüberraßen mit dem anschließenden Verkehrschaos in Urfahr, wo diese Bahnen den Straßenverkehr blockieren werden? Dieses Problem wird nicht irgendwann akut, sondern in zwei Jahren, und es betrifft nicht nur die Linzer! Wo bleibt ein realistisches Verkehrskonzept, wo sind die verantwortungsvollen Politiker, die über ihre Wahlperiode hinausdenken und sich nicht mit populistischen Diskussionen über so uneffiziente Dinge wie z. B. eine (machtlose) Stadtwache verzetteln?

Anneliese Penn,

Linz

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 06.03.2010 - Seite 008

Drohendes Chaos

Alle wissen es schon lang, keiner (Politik und ÖBB) hat etwas getan, letztere freut es. Die Totalsperre der Eisenbahnbrücke bis spätestens 2012 bedeutet das Aus für die Bahn, da auch keine "Wartungs"-Fahrten mehr möglich sein werden. Unserem Verkehrs- bzw. "Mobilitäts"-Stadtrat lagen ja vor allem die Radfahrer am Herzen, denn das kommende Verkehrschaos haben er und die restlichen Stadtpolitiker verdrängt und auf die lange Bank geschoben. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 über die bestehende ÖBB-Trasse bis Walding bzw. Rottenegg in Verbindung mit der Errichtung ausreichender Park-and-Ride-Plätze könnte dem drohenden Verkehrskollaps entgegenwirken, den Pendlern entgegenkommen und den Linz Linien ein schönes Zubrot beschere.

Mag. Ernst Schmid,

Linz

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 11.03.2010 - Seite 030

Ein erster Nachruf auf die Mühlikreisbahn

AIGEN, LINZ. Vor zwei Jahren hat man noch feierlich das 120-Jahr-Jubiläum der Mühlikreisbahn begangen. Das könnte die letzte große Feier gewesen sein. Die ÖBB sprechen offen von der Einstellung zwischen Aigen und Rottenegg. Ein erster Nachruf-Versuch.

Von Roman Sandgruber

Die Mühlikreisbahn war von Anfang an eine Sache der halben Lösungen. Fast 20 Jahre, von 1869 bis 1888, hatte man von den ersten ernsthaften Projektvorschlägen bis zur Eröffnung gebraucht. Zuerst ging die Initiative von der Stadt Wels aus, die das Projekt einer Oberösterreichischen Nordbahn forcierte, die vom steirischen Rottenmann über Wels und Aschach in das Mühlal und hinüber ins Moldautal führen sollte.

Planungs-Schwindler

1872 erwarb die Bank für Oberösterreich und Salzburg die Baukonzession. Pech war nur, dass man bei der Planung einem Schwindler aufgesessen war und dann der Börsenkrach von 1873 dazwischen kam, der die Oberbank an den Rand des Konkurses brachte. Als sich die Nebel der Börsenspekulation lichteteten, lebten zwar die Bahnbaupläne wieder auf, allerdings nunmehr unter Linzer Führung.

1880 wurde eine konkrete Trasse vorgeschlagen, die von Linz bis Neufelden soweit wie möglich entlang und auf der vorhandenen Reichsstraße errichtet werden sollte und ab Neufelden zuerst das Mühlal und dann das Froschbachtal aufwärts mit sanfter Steigung nach Rohrbach und von dort weiter nach Aigen führen sollte.

Dass Haslach damit abseits gelegen wäre und nur mit einer 5,4 km langen Flügelbahn eingebunden werden sollte, führte zu jahrelangen heftigen Kontroversen und zu Gegenvorschlägen der Haslacher.

Bahnbrechender Bahnbau

Schließlich einigte man sich auf einen Kompromiss, die sogenannte Vermittlungstrasse, die sowohl Haslach wie Rohrbach recht weit abseits liegen ließ: Haslach mehr als zwei Kilometer, Rohrbach etwa einen Kilometer. Damit waren alle zufrieden. 1885 wurde zu bauen begonnen. Es war der schwierigste Lokalbahnbau, der bis dahin in der Habsburgermonarchie ausgeführt worden

war, mit einer Maximalsteigung von 46 Promille, die alle bis dahin in Österreich gebauten Steigungen um die Hälfte überstieg.

Nach 40 Monaten Bauzeit wurde am 17. Oktober 1888 feierlich eröffnet. Entstanden waren 57 Bahnkilometer, die keinen einzigen der Mühliertler Orte direkt berührten, sondern überall recht großräumig vorbeiführten. Vorerst gab es auch keine Verbindung mit dem übrigen Bahnnetz.

Die Stadt Linz favorisierte eine Anbindung an den Hauptbahnhof über eine neue Eisenbahnbrücke, der Markt Urfahr wollte eine längere, aber billigere Verbindung mit der Sumeraubahn bei der Steyregger Brücke. Linz setzte sich durch. 1900 wurde nach dreijähriger Bauzeit die Linzer Eisenbahnbrücke fertiggestellt.

Liebenswert skurril

Die alte Mühlikreisbahn hatte ihre liebenswerten und skurrilen Seiten: an den Langsamfahrstellen, etwa zwischen Haslach und Rohrbach, konnten Reisende ihre Koffer bei den jeweiligen Häusern direkt aus dem fahrenden Zug herausreichen. Aussteigen und Blumenpflücken war streng verboten. Die Buben rühmten sich, die Lokführer mit auf die Schienen gelegten Tomaten oder aufgetrichener Wagenschmiere zur Verzweiflung gebracht zu haben.

Nicht selten konnte man um 1960 noch erleben, dass auf dem Saurüssel alle jüngeren Fahrgäste aufgefordert werden mussten, auszusteigen und zu Fuß mitzugehen, um die Überwindung der Steigung möglich zu machen.

Drei Tage Arbeit, eine Fahrt

Die Fahrzeit betrug von Urfahr bis Aigen-Schlägl anfangs drei Stunden und 50 Minuten, der Fahrpreis 3. Klasse für die 57 km in eine Richtung die horrenden Summe von zwei Gulden 96 Kreuzer. Dafür musste ein Hilfsarbeiter um 1890 drei bis vier Tage arbeiten.

Kein Wunder, dass nur wenige sich den Fahrpreis leisten konnten. Heute kostet die Fahrkarte Linz-Aigen elf Euro. Aber kaum jemand mehr hat die Zeit, die eindreiviertel Stunden aufzuwenden, die der Zug braucht.

Die Mühlikreisbahn erlebte mehr schlechte Zeiten als gute. Zuerst war sie eine private Gesellschaft, die sich als Monopolist gebärden konnte. Man machte gute Gewinne. Von 1889 bis 1898 hatte sich die Personenfrequenz der Bahn nur unwesentlich gesteigert, auf etwa 350 Fahrgäste pro Tag, die Frachtmenge auf etwa 50 Tonnen pro Tag.

1901 wurde die Betriebsführung an die Staatsbahndirektion Linz übergeben. Das Schienennetz blieb privat. 1928 war durch stärkere Lokomotiven die Fahrzeit zwar stark verkürzt worden, auf 2 Stunden 25 Minuten. Aber mit den ÖBB als Betriebsgesellschaft war man nicht zufrieden. Von Stern & Hafferl hatte man ein um die Hälfte günstigeres Offert. Die 1929 ausbrechende Weltwirtschaftskrise und die Konkurrenz der Straße stürzten die Bahngesellschaft in Turbulenzen. 1942 wurde sie endgültig verstaatlicht.

Der Krieg ließ die Bahn nicht ungeschoren: 1944 machte ein Tieffliegerangriff auf den Bahnhof Haslach eine Lokomotive mit 82 Treffern fahruntauglich. Der Bahnhofsvorstand von Ottensheim jagte vor den herannahenden Amerikanern die Schienen in die Luft und die Brücke bei Pürstern wurde von Truppen gesprengt. Ab 1945 konnte zwischen Linz und Ottensheim der Zugverkehr wieder aufgenommen werden, im Herbst auf der ganzen Strecke. Das Mühlviertel war inzwischen sowjetische Besatzungszone geworden. In schrecklicher Erinnerung ist der Fall des Lokomotivführers und des Zugbegleiters jenes Güterzuges geblieben, der im November 1945 am Saurüssel entgleist war.

Obwohl die Eisenbahner auf die gefährliche Überladung hingewiesen hatten und nur unter Zwang gefahren waren, wurden sie wegen Sabotage verhaftet und nach Sibirien verschleppt. Der Zugführer Mistelbacher kehrte 1953 aus der Haft zurück, der Lokführer Klein starb in Russland.

Plan: Ausbau nach Bayern

1958 forderten Vertreter Oberösterreichs noch einmal einen Ausbau der Mühlikreisbahn bis zur bayerischen Grenze. Die Politinitiative wurde in Wien umgehend abgeschmettert. 1967 war das Dampfzeitalter auch auf der Mühlikreisbahn zu Ende. In Wahrheit aber geriet die Bahn gegenüber der Straße immer mehr ins Hintertreffen. 1981 wurde die Linzer Eisenbahnbrücke wegen Rostschäden erstmals für rund 17 Monate gesperrt. Inzwischen ist sie wieder ein Sanierungsfall. Die langjährige Vernachlässigung der Investitionstätigkeit rächte sich. Die Fahrzeiten wurden wegen zahlreicher Langsamfahrstrecken wieder länger, während sie auf der Straße, wenn nicht gerade Stau angesagt ist, deutlich verkürzt wurden. Die Fahrzeit Urfahr-Aigen wird von den ÖBB mit 1 Stunde 40 Minuten angegeben. Inklusiv der Zubringer zu den abseitig gelegenen Bahnhöfen muss man für die Bahn weit mehr als die doppelte Fahrzeit verglichen zum PKW veranschlagen. Und Zeit ist heute mehr wert als Geld. Bei aller Nostalgie - die zur Bauzeit gemachten Fehlentscheidungen lassen der Mühlikreisbahn nicht wirklich eine Chance.

Einstige Triebwagengarnitur der Mühlikreisbahn.

Die Mühlikreisbahn, samt Lokomotiven, wechselte im Laufe ihrer 122 Bestandsjahre mehrmals ihr Gesicht.

Fotos: Weihbold, Fellhofer, Archiv

Einstige Triebwagengarnitur der Mühlikreisbahn.

Die Mühlikreisbahn, samt Lokomotiven, wechselte im Laufe ihrer 122 Bestandsjahre mehrmals ihr Gesicht.

Weihbold, Fellhofer, Archiv

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 19.03.2010 - Seite Nachrichten

"Aufhebung des Denkmalschutzes nur, wenn Gefahr in Verzug besteht"

LINZ. Ende März soll das Endgutachten über den Zustand der Eisenbahnbrücke vorliegen. Erst dann wird entschieden, ob das Bauwerk saniert oder abgetragen wird. Doch wie wird sich das Denkmalamt verhalten? Dieses wird nun selbst einen Gutachter zu Rate ziehen und erst dann entscheiden. Doch Landeskonservator Wilfried Lipp stellt klar: Eine Aufhebung des Denkmalschutzes komme nur in Frage, wenn Gefahr in Verzug bestehe.

Von Roswitha Fitzinger

Das Warten auf das Endgutachten zum Zustand der Eisenbahnbrücke hat bald ein Ende. "Mir ist bestätigt worden, dass der Termin Ende März hält", sagt Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger (SP).

Unsanierbar oder sanierbar? Das ist die Frage, auf die sich ÖBB als Brückeneigentümerin, Land und Stadt nach Vorliegen des Endgutachtens eine endgültige Klärung erwarten. Ob das Bauwerk saniert oder doch abgetragen wird, bei dieser Entscheidung hat jedoch auch das Denkmalamt ein entscheidendes Wörtchen mitzureden. Denn die im Jahr 1900 errichtete Brücke steht bekanntlich unter Denkmalschutz.

Weitere Verzögerung?

Doch so bald ist mit einer Entscheidung des Bundesdenkmal-amtes nicht zu rechnen. "Wir haben das vorliegende Zwischengutachten einem internationalen Gutachter vorgelegt - zur Überprüfung", so Landeskonservator Wilfried Lipp. In etwa zwei Monaten soll dessen Stellungnahme vorliegen, dann wolle man weiterschauen, so Lipp, vorher werde das Denkmalamt keine Stellungnahme zur Eisenbahnbrücke abgeben. Dennoch: Der Standpunkt des Bundesdenkmalamtes sei ganz klar auf Erhaltung des Bauwerkes ausgelegt, betont der Landeskonservator. Unter welchen Bedingungen er sich eine Aufhebung des Denkmalschutzes vorstellen könne? "Gar nicht", sagt Lipp, "außer das Bauwerk ist aus technischen Gründen unrettbar verloren, sprich es besteht Gefahr in Verzug."

Doch ohne eine Aufhebung des Denkmalschutzes kann das Bauwerk auch nicht so ohne weiteres abgetragen werden. "Es gibt nur einen Fall, und zwar, wenn auf gutachterlicher Basis festgestellt wird, die Brücke kann jeden Moment zusammenfallen, dann müsste gehandelt werden."

Hinsichtlich der Wertigkeit der Eisenbahnbrücke stellt diese für den Landeskonservator ein "Identifikationsobjekt" dar, das man kenne. "Ich sage immer: Die Eisenbahnbrücke ist der liegende Eiffelturm von Linz."

Stichwort

Genietetes Eisenschiffwerk als Besonderheit

Es ist die Seltenheit und Art der Konstruktion, die die im Jahr 1900 erbaute Eisenbahnbrücke zu etwas Besonderem machen. Vor allem die genietete Eisenschiffwerks-Konstruktion gibt es laut Denkmalschutz-Experten kaum mehr in Österreich. Ein Kuriosum wie Unikum ist zudem die Mischnutzung der Brücke sowohl für die Eisenbahn als auch für den Individualverkehr.

Doch die Brückentragwerke der Eisenbahnbrücke sind in schlechtem Zustand. Experten der Technischen Universität Wien hatten den Zustand der Brücke im Auftrag der ÖBB im Vorjahr überprüft. In einem Zwischenbericht wurde die Nutzungsdauer vor allem aufgrund der desolaten Tragwerke auf 1,5 Jahre begrenzt.

Gemeinsam entschieden Land Oberösterreich, Stadt Linz und ÖBB, die wichtigste Donauquerung vorerst bis Ende 2012 offen zu halten, allerdings mit Einschränkungen. So muss etwa die Brücke bei einer Windstärke von 70 Stundenkilometer gesperrt werden.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 08.04.2010 - Seite 001

Eisenbahnbrücke ist einsturzgefährdet

Die Linzer Eisenbahnbrücke ist laut einem Gutachten der TU Wien einsturzgefährdet.

Schon ab einer Windgeschwindigkeit von 75 Stundenkilometern muss die Brücke gesperrt werden.

Täglich fahren 15.500 Autos über die Donaubrücke - bei einer Sperre droht ein Verkehrschaos. Seite 27

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 08.04.2010 - Seite 027

Eisenbahnbrücke mit Ablaufdatum

LINZ. Laut einem neuen Gutachten der TU Wien ist die Linzer Eisenbahnbrücke bei starkem Wind einsturzgefährdet. Eine sofortige Sanierung garantiert noch eine Nutzung bis 2012 und kostet jährlich 500.000 Euro.

Von Alfons Krieglsteiner und Christina Tropper

Erstellt hat das Gutachten Univ.-Prof. Josef Fink vom Institut für Tragkonstruktionen/Stahlbau der TU Wien gemeinsam mit der StahlVerbundBau Consulting GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG.

Der aus St. Florian stammende Experte kommt zum Ergebnis: Sofortige Sanierungsmaßnahmen vorausgesetzt, kann die Brücke noch bis Ende 2012 von Bahn und Straßenverkehr frequentiert werden, bei Windgeschwindigkeiten von über 75 km/h müsste sie aber für die Bahn, ab 85 km/h für Autos gesperrt werden. Nach Angaben der ZAMG pfeift der Wind in der Region drei bis vier Mal pro Jahr mit dieser Geschwindigkeit über die Donau. Gestern wurde das Gutachten an das Land Oberösterreich und die Stadt Linz weitergeleitet.

"Technisch gesehen ist die Eisenbahnbrücke eine „Fachwerkbrücke“, berichtet Josef Fink. Ihre leicht gebogenen Obergurte sind mit den Untergurten durch Diagonalstäbe verbunden. Typisch für die Brücken der Jahrhundertwende sind vertikale und schräge Stahlstäbe, fachwerkartig überlappend konstruiert.

Die Eisenbahnbrücke steht unter Denkmalschutz. Korrosion, verursacht von der Salzstreuung auf der Straßenfahrbahn, hat ihr stark zugesetzt. Besonders angegriffen sind die "Windverbände", jene gekreuzten Eisenstäbe in der unteren Ebene der Konstruktion, die die Windkraft aufnehmen. Sie müssen umgehend saniert werden, sonst könnte die Brücke von Windböen zum Einsturz gebracht werden.

Zweites Gutachten

Das Bundesdenkmalamt hat jedenfalls die Erhaltung der Brücke im Visier und wird demnächst von einem Industriearchäologen ein eigenes Gutachten erstellen lassen.

Richard Wittasek, zuständig für technische Denkmäler, wirft der Stadt Linz Versäumnisse bei der Brückenerhaltung vor. Die Stahlstäbe seien stark verrostet, gehörten längst ausgetauscht. Bei gelungener Sanierung könne die Brücke nach 2012 noch für Straßenbahn und Fußgänger geöffnet bleiben. Mittel aus dem Subventionsbudget für denkmalpflegerische Maßnahmen würden nicht zur Verfügung gestellt - das sei nicht Aufgabe des Bundes.

Wohnbaurat Hermann Kepplinger fordert hingegen das Denkmalamt zu einer raschen Klarstellung auf: "Dem vorliegenden Gutachten ist eindeutig zu entnehmen, dass einzig ein Neubau eine technisch und wirtschaftlich vertretbare

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 09.04.2010 - Seite Nachrichten

Kommentar

Von Erhard Gstöttner

Aufgeschoben

Dass die Linzer Eisenbahnbrücke nicht ewig hält, war nicht nur Fachleuten klar. Dass die Lebensdauer des Bauwerks umso kürzer ist, je weniger in ihre Erhaltung (vor allem Korrosionsschutz) investiert wird, wissen auch Nicht-Experten.

Die Misere, dass Linz voraussichtlich ab 2013 eine benützbare Brücke weniger hat, ist nicht aus heiterem Himmel hereingebrochen. Dass etwas getan werden muss, wussten die Verantwortlichen seit den Neunzigerjahren. Damals stritten Vertreter der Stadt Linz und der ÖBB über die Erhaltung der alten Brücke.

2002 gab es schließlich drei Lösungsvorschläge. 1. Variante: Die denkmalgeschützte Brücke sollte ein Stück stromaufwärts verschoben und als Fußgeher- und Radlerbrücke genutzt werden. An der alten Stelle sollte eine neue Brücke entstehen. 2. Variante: Die alte Brücke zerteilen und in der Mitte neu bauen. 3. Variante: An die bestehende Brücke Fahrbahnen andocken.

Doch anstatt eine Lösung zu verwirklichen, ließen die Verantwortlichen die Brückenfrage ungelöst.

E-Mail: e.gstoettner@nachrichten.at

Ursachen der Linzer Eisenbahnbrücken-Misere

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 09.04.2010 - Seite 028

Eisenbahnbrücke: Was wäre wenn ...?

LINZ. Die Linzer Eisenbahnbrücke ist laut neuem Gutachten noch bis 2012 befahrbar. Wolfgang J. Berger vom Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur gibt einen Einblick, was eine eingeschränkte Nutzung oder eine Sperre für den Verkehr bedeuten würde.

Von Christina Tropper

OÖN: Was passiert, wenn täglich 15.500 Autos eine Donauquerung weniger haben?

Berger: Dazu ad hoc ein genaues Szenario abzugeben, wäre wie Kaffeesudlesen. Klar ist, wenn eine Route wegfällt, müssen Alternativen gewählt werden. Viele weichen auf andere Routen aus, die dann aber oft verstopfen. Manche Menschen werden auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, andere werden das Fahrrad wählen. Fahrgemeinschaften sind auch ein Thema. Wenn es genug machen, ergibt sich eine Zeitersparnis, weil die Zahl der Autos sinkt.

OÖN: Wenn wir von 15.500 Autos sprechen, wie viele Menschen sind dann betroffen?

Berger: Erfahrungsgemäß sitzen in der Morgenspitze 1,2 bis 1,3 Personen in einem Fahrzeug. So sind also bei der geringsten Annahme rund 19.000 Menschen betroffen.

OÖN: Es gibt Stoßzeiten - wie viele Autos fahren da?

Berger: Eine grobe Faustregel besagt: Ungefähr zehn Prozent der Tagesverkehrsmenge fährt in der Spitzenstunde, und die ist von zirka 6:30 bis 7:30 Uhr. Das wären dann also 1500 Autos, also grob alle zwei Sekunden ein Fahrzeug. Das klingt nach einer dichten Kolonne, man darf nicht vergessen, dass das die Autoanzahl für alle Fahrstreifen und für beide Richtungen ist. Immerhin fahren ja auch in der Morgenspitze welche aus der Stadt hinaus. Viel komplizierter wird's, wenn Ampeln im Spiel sind. Dann muss man die Rot- und Grünzeiten berücksichtigen und auch, wie die Ampeln zueinander koordiniert sind, z.B. ob sie auf "Grüne Wellen" ausgelegt sind.

OÖN: Wie lange dauert eine fachkundige Expertise?

Berger: Das hängt davon ab, wie viele Daten es schon gibt und wie viele noch erhoben werden müssen. Außerdem muss das Straßennetz betrachtet werden.

Die Berechnungen gehen jedenfalls nicht "auf Knopfdruck". Im schnellsten Fall dauert so etwas mehrere Wochen oder Monate.

OÖN: Gibt es jüngste Erfahrungswerte bei Brückenbauten?

Berger: Vergangenes Jahr wurde die alte Tullner Donaubrücke saniert. Dabei wurden die neuen Tragwerke zuerst am Donauufer zusammengebaut. Als diese fertig waren, wurden die alten Tragwerke abgenommen und die neuen mit Schiffen eingehängt. Durch diese ausgeklügelte Bauweise blieben die Sperrzeiten der Brücke überschaubar. Die längste in einem Block war für die endgültige Herstellung der Fahrbahn notwendig und dauerte zwei Monate.

OÖN: Ihr Ratschlag, falls die Brücke gesperrt wird?

Berger: Die Leute müssen über die geplanten Maßnahmen informiert sein, damit sie sich rechtzeitig darauf einstellen können. Bei "Überraschungen" auf Pendler Routen ist ein Chaos vorprogrammiert.

Mehr dazu: www.nachrichten.at/Linz

vom 09.04.2010 - Seite Nachrichten

Nun droht ein Gutachterstreit um die Zukunft der Eisenbahnbrücke

LINZ. Nur noch bis Ende 2012 darf die Linzer Eisenbahnbrücke benützt werden, besagt ein Gutachten der ÖBB. Verkehrspolitiker drängen nun auf einen Neubau. Doch die Denkmalschützer wollen das Gutachten nicht einfach akzeptieren.

Von Erhard Gstöttner

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke ist durch Streusalz stark beschädigt und darf bis 2012 nur unter der Voraussetzung benützt werden, dass sie saniert wird. So steht es in dem von den ÖBB in Auftrag gegebenen Gutachten von Professor Josef Fink von der Technischen Universität Wien.

Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger und der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (beide SP) fordern nun die Aufhebung des Denkmalschutzes der im Jahr 1900 eröffneten Brücke und einen Neubau.

Eigentümer der Brücke sind die ÖBB. Darum müsste das Verkehrsunternehmen, so die beiden Verkehrspolitiker, die Entlassung der Brücke aus dem Denkmalschutz beantragen.

Linz brauche "eine funktionsfähige Eisenbahnbrücke wie einen Bissen Brot", sagt Vizebürgermeister Luger: "Ich ersuche deshalb die Verantwortlichen des Bundesdenkmalamtes, den Weg für den dringend benötigten Neubau frei zu geben."

Das Bundesdenkmalamt lässt vorerst aber das Gutachten der ÖBB überprüfen. "Wir haben einen internationalen Gutachter beauftragt. Das Ergebnis wird im Juni vorliegen", sagt Landeskonservator Wilfried Lipp, Leiter des Bundesdenkmalamtes in Oberösterreich.

Das von den ÖBB in Auftrag gegebene Gutachten sehe er zunächst als neutralen Befund, sagt Lipp: "Es stellt sich aber die Frage, welche Schlüsse der Gutachter daraus zieht, wie er die Fakten interpretiert."

Erhaltung möglich?

Das Bundesdenkmalamt lasse nun diese Interpretation überprüfen, ob die Brücke repariert oder ob sie nicht mehr saniert werden kann. "Ich gehe davon aus, dass die Brücke saniert werden kann. Bevor wir entscheiden, müssen wir aber unser Gutachten abwarten", sagt Denkmalschutz-Chef Lipp.

Nur noch bis Ende 2012 dürfe die Eisenbahnbrücke benutzt werden, besagt ein von den ÖBB in Auftrag gegebenes Gutachten.

Bevor wir entscheiden, müssen wir unser Gutachten abwarten.

Wilfried Lipp

Denkmalschutz-Chef

stichwort

Ein Gustostückerl für die Denkmalschützer

Die Linzer Eisenbahnbrücke ist wegen ihrer Konstruktion eine Rarität. Denn genietete Eisenschwelle gibt es kaum noch in Österreich. Eine Besonderheit für den Denkmalschutz ist die Linzer Eisenbahnbrücke auch wegen ihrer langen Vorlandbrücke am Urfahrner Donauufer.

Die Linzer Eisenbahnbrücke ist die einzige historische Brücke an der mittleren Donau zwischen Regensburg (Steinerne Brücke) und Budapest (Elisabeth-Brücke), die fast unverändert erhalten geblieben ist. Eine Besonderheit ist die 385 Meter lange Brücke auch, weil sie von Eisenbahn und Autos benützt werden kann.

Das 1898/99 von der Wiener Brückenbaufirma Gaertner errichtete und 1900 dem Verkehr übergebene Bauwerk zwischen den damaligen Städten Linz und Urfahr diente der Verbindung der West- mit der Mühlekreisbahn. Von vornherein war aber eine für Zug und Wagen gemeinsame Fahrbahn vorgesehen. Nun fahren pro Tag 15.500 Autos über die Brücke.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 13.04.2010 - Seite 025

Bis eine neue Brücke steht, braucht es mindestens ein bis zwei Jahre Vorlaufzeit

LINZ. Es gibt viel zu klären, geht es um die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke. Die Zeit drängt: "Grob geschätzt dauert die Vorlaufzeit eines Brückenbaus zwischen ein und zwei Jahren", sagt Martin Wögerer, Chef der Abteilung Brücken- und Tunnelbau der Landesregierung.

Ende 2012 darf die Linzer Eisenbahnbrücke nicht mehr befahren werden (die OÖN haben berichtet). Nun erwartet die Verantwortlichen - ÖBB, Stadt Linz und Land Oberösterreich - ein Sitzungsmarathon: "Es gibt viel zu diskutieren", sagt Vizebürgermeister Klaus Luger. Besonders die Frage der Nutzung sei schnell zu erörtern: "Wir müssen heuer im ersten Halbjahr eine Entscheidung der ÖBB haben, ob sie die Brücke weiterhin benützen und somit als Bauträger gelten." Denn: Fährt die Eisenbahn darüber, so verlangt der Brückenbau natürlich andere Infrastrukturen. "Außerdem prüfen die Linz Linien gerade die Tragfähigkeit der bestehenden Brückenpfeiler."

Überhaupt gilt es noch viele offene Punkte zu klären: Laut neuesten Vorschriften müssen zwischen Wasseroberkante und Brückenkante acht Meter liegen, derzeit sind es bei der Eisenbahnbrücke nur 7,2. Das birgt vor allem Probleme bei den Anschlussstellen, wo man bisher quasi ebenerdig auf die Brücke auffahren konnte. Außerdem besagen neue Schifffahrtsbestimmungen, dass Brückenpfeiler 100 Meter auseinanderstehen müssen - derzeit sind es nur 84 Meter.

Brückenbauer Martin Wögerer schätzt alleine die Vorlaufzeit, bis der erste Bagger fährt, für einen Brückenneubau auf ein bis zwei Jahre. "Wenn man keine Kosten und Mühen scheut, dann steht so ein Ding in frühestens einem Jahr nach Beendigung der Planungsphase", sagt der Diplomingenieur.

Die Linzer Eisenbahnbrücke wirft sehr viele ungeklärte Fragen auf. Foto: Volker Weihbold

Brückenbau ist immer eine statische Herausforderung.

}

Martin Wögerer

Brückenbauer

Kein Denkmalschutz für Brücke und Statue

LINZ. Eine Koalition gegen den Denkmalschutz bilden morgen, Donnerstag, SP und Grüne im Linzer Gemeinderat.

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke und die 1942 im Linzer Bauernberg-Park aufgestellte Aphrodite-Statue sollten aus dem Denkmalschutz entlassen werden. Das fordert die SP-Fraktion im Stadtparlament. Die Grünen werden dem SP-Antrag zustimmen.

Bei der Eisenbahnbrücke solle so der Weg für einen dringend nötigen, aber von den Verantwortlichen lange verzögerten Neubau geebnet werden. Bei der Aphrodite-Statue soll das Denkmalschutz-Aus ermöglichen, dass dieses Gebilde auch künftig nicht mehr in die Öffentlichkeit kommt. Wie mehrfach berichtet, ließ Bürgermeister Franz Dobusch (SP) die Statue 2008 beseitigen, weil sie ein Geschenk Hitlers war. (gsto)

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 21.04.2010 - Seite

Kein Denkmalschutz für Brücke und Statue

LINZ. Eine Koalition gegen den Denkmalschutz bilden morgen, Donnerstag, SP und Grüne im Linzer Gemeinderat.

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke und die 1942 im Linzer Bauernberg-Park aufgestellte Aphrodite-Statue sollten aus dem Denkmalschutz entlassen werden. Das fordert die SP-Fraktion im Stadtparlament. Die Grünen werden dem SP-Antrag zustimmen.

Bei der Eisenbahnbrücke solle so der Weg für einen dringend nötigen, aber von den Verantwortlichen lange verzögerten Neubau geebnet werden. Bei der Aphrodite-Statue soll das Denkmalschutz-Aus ermöglichen, dass dieses Gebilde auch künftig nicht mehr in die Öffentlichkeit kommt. Wie mehrfach berichtet, ließ Bürgermeister Franz Dobusch (SP) die Statue 2008 beseitigen, weil sie ein Geschenk Hitlers war. (gsto)

/ Enthaltung im heutigen Gemeinderat:

FP gegen die Aufhebung des Eisenbahnbrücken-Schutzes

Im heutigen Gemeinderat beantragt die SP eine Resolution an die ÖBB, um die Eisenbahnbrücke aus dem Denkmalschutz zu entlassen. Und hoffte auf die Zustimmung aller Parteien. Falsch gedacht – denn die FP ist dafür, dass die Brücke auch weiter geschützt bleibt.

„Die Konstruktion der 110 Jahre alten ‚Fachwerkbrücke‘ stellt eine Rarität dar“, begründet Gemeinderat Sebastian Ortner, warum sich die Blauen der Stimme enthalten werden. Wie berichtet, soll durch die Entlassung aus dem Denkmalschutz der Weg für die dringend nötige Neuerrichtung der Eisenbahnbrücke geebnet werden. Was die FP anders sieht: „Bestehen die technischen Möglichkeiten, ist eine Nutzung der Eisenbahnbrücke ausschließlich für Radfahrer und Fußgänger in Betracht zu ziehen.“

Krone, 22. April 2010



Ruf nach Schutz für Linzer Brücke

Während die ÖBB als Eigentümer in Sachen Zukunft der Eisenbahnbrücke auf Tauchstation gegangen sind, machen nun die Linzer Freiheitlichen einen Vorstoß: „Wir sind für den Erhalt des Bauwerks“, erklärt FP-Chef Detlef Wimmer. In der Stadtpolitik findet die blaue Forderung nach einer Sanierung wenig Anklang.

„Bei der Linzer Eisenbahnbrücke handelt es sich um ein Kulturdenkmal ersten Ranges, das mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu schützen ist“, sagt Wimmer. Vizebürger-

meister Klaus Luger (SPÖ) hält den Vorschlag für unrealistisch: „Für die Freiheitlichen müssten die Gesetze der Statik und Technik außer Kraft gesetzt werden.“ Er bezieht sich dabei

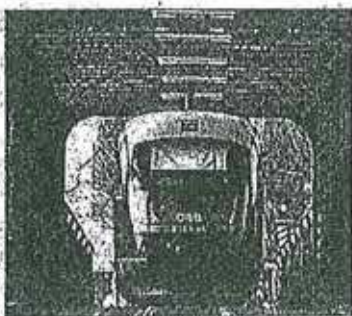
auf das jüngste Expertengutachten, das dem Donauüber-

Von Jürgen Tröbinger

gang trotz Sofort-Reparaturen nur noch eine Lebensdauer bis Ende 2012 attestiert. Die Linzer ÖVP will noch die Stellungnahme des Denkmalschutzes abwarten. Klar sei aber, das Linz eine verkehrstüchtige Donauquerung brauche.

Linzer Rostbrücke soll saniert werden

Die Linzer Freiheitlichen wollen den maroden Donauübergang trotz eines gegenteiligen Expertengutachtens sanieren. Was die Verantwortlichen in der Stadtpolitik vom FP-Vorschlag halten, lesen Sie auf **-S.13**



OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 06.05.2010 - Seite

Eisenbahnbrücke: 1,2 Millionen kostet der Übergangsbetrieb

LINZ. Damit die Linzer Eisenbahnbrücke noch bis 2012 befahren werden kann, sind 2011/12 Mehrkosten von 1,2 Millionen Euro nötig. Land, Stadt und ÖBB streiten, wer für diese Mehrausgaben aufkommen soll.

"Rein rechtlich ist die Sache klar", sagt Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). "Die ÖBB als Brückeneigentümer müssen zahlen." Die Stadt sei nur für die Asphaltdecke und die Säuberung der Geh- und Radwege zuständig. Allerdings sei auch unbestritten, dass Stadt und Land ein Interesse am Fortbestehen der Brücke haben, so Luger. Wer wie viel zahlt, darüber wird derzeit unter Führung des Landes verhandelt. Die Mehrkosten sind nötig, weil etwa die Tragekonstruktion verstärkt werden muss.

Galgenfrist bis 2012

Im Linzer Magistrat wird derzeit heftig hinter den Kulissen gewerkt, um alle anstehenden Verfahrens- und technischen Fragen abzuklären. Die Zeit drängt, denn Ende 2012 muss die Brücke laut einem Gutachten abgetragen werden. Doch noch immer ist nicht geklärt, ob das geschützte Bauwerk erstens aus dem Denkmalschutz entlassen wird und ob zweitens die ÖBB an der Brücke weiter Interesse haben. "Wenn nicht, dann übernehmen wir", so Luger.

Die Wünsche der Stadt für die neue Brücke sind klar: zwei breite Fahrspuren für den Individualverkehr, die auch von Bussen benutzt werden können, Geh- und Radwege sowie Platz für Straßenbahngleise. Denn bei den parallel laufenden Planungen für die zweite Linzer Schienenachse, die an dieser Stelle die Donau queren soll, gibt es laut Luger erste Ergebnisse: Die Querrung soll nach derzeitigem Stand oberirdisch - also über die Eisenbahnbrücke - erfolgen. Die unterirdische Variante scheidet eher aus, weil die Straßenbahn nicht rechtzeitig vor der nächsten Haltestelle, einem Gleisdreieck, auf Straßenniveau kommen würde. (hes)

Die Eisenbahnbrücke muss 2012 abgetragen werden, die Zukunft ist ungewiss.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 06.05.2010 - Seite

Übergangsbetrieb für Eisenbahnbrücke kostet 1,2 Millionen

LINZ. Damit die Linzer Eisenbahnbrücke noch bis 2012 befahrbar bleibt, müssen 2011/12 zusätzlich 1,2 Millionen Euro aufgewendet werden. Land, Stadt und ÖBB streiten, wer die Kosten übernimmt.

"Rein rechtlich ist die Sache klar", sagt Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). "Die ÖBB als Brückeneigentümer müssen zahlen." Die Stadt sei nur für die Asphaltdecke und die Säuberung der Geh- und Radwege zuständig. Allerdings sei auch unbestritten, dass Stadt und Land ein Interesse am Fortbestehen der Brücke haben, so Luger. Wer wie viel zahlt, darüber wird derzeit unter Führung des Landes verhandelt. Die Mehrkosten sind nötig, weil etwa die Tragekonstruktion verstärkt werden muss.

Im Magistrat wird derzeit heftig hinter den Kulissen gewerkt, und Verfahrens- und technische Fragen werden geklärt. Die Zeit drängt, denn Ende 2012 muss die Brücke laut einem Gutachten abgetragen werden. Doch noch immer ist nicht geklärt, ob das geschützte Bauwerk erstens aus dem Denkmalschutz entlassen wird und ob zweitens die ÖBB an der Brücke weiter Interesse haben. "Wenn nicht, dann übernehmen wir", so Luger.

Platz für die Bim

Die Wünsche der Stadt für die neue Brücke sind klar: zwei breite Fahrspuren für den Individualverkehr, die auch von Bussen benutzt werden können, Geh- und Radwege sowie Platz für Straßenbahngleise. Denn bei den parallel laufenden Planungen für die zweite Linzer Schienenachse, die an dieser Stelle die Donau queren soll, gibt es laut Luger erste Ergebnisse: Die Querrung soll nach derzeitigem Stand oberirdisch - also über die Eisenbahnbrücke - erfolgen. Die unterirdische Variante scheidet eher aus, weil die Straßenbahn nicht rechtzeitig vor der nächsten Haltestelle, einem Gleisdreieck, auf Straßenniveau kommen würde. (hes)

Die Eisenbahnbrücke muss Ende 2012 abgetragen werden, die Zukunft ist ungewiss.

stichwort

Sanierungen

Neben der Eisenbahnbrücke stehen neuer zwei weitere Brücken mit Sanierungsbedarf im Fokus: Um 350.000 Euro werden im Sommer Stützmauern am Dießenleitenweg in Urfahr erneuert, im Herbst wird um 300.000 Euro die Muldenstraßenbrücke im Zuge der Wankmüllerhofstraße zwei bis drei Monate lang saniert.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 08.05.2010 - Seite 033

Marode Eisenbahnbrücke erhöht die Akzeptanz für geplanten Westring

LINZ. Weil viele Autofahrer wegen der maroden Eisenbahnbrücke eine weitere Zuspitzung der täglichen Stausituation in der Landeshauptstadt befürchten, ist die Zustimmung für den Linzer Westring zuletzt stark gestiegen.

73 Prozent der vom Imas-Institut befragten Linzer sowie Pendler aus den Bezirken Rohrbach und Urfahr-Umgebung halten den Linzer Westring samt Tunnel durch den Freinberg und vierter Donaubrücke für eine "eher gute Sache". Im vergangenen Herbst lag die Zustimmung bei 65 Prozent. Nur 15 Prozent (Herbst 2009: 23 Prozent) lehnen die A26 - geplanter Baubeginn ist im Herbst 2011 - eher ab.

Sie befürchten, dass der Linzer Westring zur Transitautobahn mit tausenden zusätzlichen Lkw täglich mutieren wird. Diesen Widerstand halten knapp 40 Prozent der Befragten für "gerechtfertigt", rund 44 Prozent für "nicht gerechtfertigt".

Ein Gutachten der TU Wien, wonach die Linzer Eisenbahnbrücke ab einer Windstärke von 75 km/h akut einsturzgefährdet ist, hat bei so manchen bisherigen Westring-Gegnern offenbar zu einem Meinungsumschwung geführt. Bei einer Sperre der Eisenbahnbrücke müssten mehr als 15.000 Fahrzeuge täglich umgeleitet werden. Massive Staus wären die Folge. Die Vorbereitungsarbeiten für den Linzer Westring laufen. Spätestens für Herbst wird die mündliche Verhandlung im Rahmen der strengen Umweltverträglichkeitsprüfung stattfinden. Dann wird mit Hochspannung auf den Bescheid des Verkehrsministeriums gewartet.

Sollte der Bescheid positiv ausfallen, wird mit dem Bau des etwa 527 Millionen Euro teuren Straßenprojektes noch im kommenden Jahr begonnen. Wie berichtet, wird in den ersten Jahren auf der rund 4,3 Kilometer langen A26 zwischen der Waldeggstraße und der neuen Donaubrücke in Teilbereichen aus Luftschutzgründen nur Tempo 60 möglich sein.

Stichwort

Westring

Die A26 wird - so der Plan - zwischen der Waldeggstraße und der künftigen vierten Donaubrücke auf einer Länge von 4,3 Kilometern errichtet.

Kernstück der Verkehrsführung ist der Freinbergtunnel.

Westring virtuell: Weitere Berichte und Informationen zum geplanten Bau der A26 sowie eine virtuelle Fahrt auf dem Linzer Westring auf nachrichten.at

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 17.05.2010 - Seite 038

die meldung des Tages

"Unwürdig": Wissenschaftler über Eisenbahnbrücken-Diskussion

LINZ. Eine weitere Runde in der Auseinandersetzung um die Linzer Eisenbahnbrücke hat begonnen.

Der Wissenschaftler Gerhard Stadler von der Technischen Universität (TU) Wien fordert, die Möglichkeiten für die Erhaltung und Erweiterung der Brücke zu prüfen, anstatt sich voreilig politisch auf den Abriss einzuschwören: "Dieses Vorgehen ist einer hochentwickelten Stadt unwürdig."

Eine Mehrheit des Linzer Gemeinderates will den Denkmalschutz für das 110 Jahre alte Bauwerk aufheben lassen. Denn laut einem Gutachten sei das Bauwerk sehr altersschwach. Allerdings prüft derzeit noch ein weiterer Fachmann Zustand und Erhaltungsmöglichkeit der Brücke. Seite 30

„Das Vorgehen bei der Eisenbahnbrücke ist für Linz unwürdig“

LINZ. Kann die Linzer Eisenbahnbrücke doch erhalten werden? Geht es nach der Mehrheit im Linzer Gemeinderat, muss sie weg. Ein Wissenschaftler kritisiert nun: „Das ist für Linz eigentlich unwürdig.“

VON ERHARD GSTÖTTNER

Ein Gutachten besagt, dass die Eisenbahnbrücke sehr altersschwach sei. Ein deutscher Experte arbeitet derzeit an einem weiteren Gutachten. Doch eine Mehrheit im Gemeinderat hat bereits beantragt, die 110 Jahre alte Brücke aus dem Denkmalschutz zu entlassen. VP und FP enthielten sich der Stimme.

„Während eines laufenden Verfahrens das zu beschließen, ist einer hochentwickelten Stadt unwürdig“, kritisiert der aus Linz stammende Wissenschaftler Gerhard Stadler. Er ist Professor für Industriearchäologie, Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Technischen Universität (TU) Wien. Stadler ist ein besonderer Linz-Kenner, Mitautor des Linz-Buches „Fabriken in der Stadt“.

Stadler mahnt, bei der Eisenbahnbrücke sorgfältig

statt populistisch vorzugehen: „Die Brücke ist ein bedeutendes Denkmal der Verkehrsgeschichte von Linz und Oberösterreich. Sie ist ein Denkmal nicht nur wegen ihres Alters, sondern auch wegen ihrer besonderen Konstruktion.“

Identität verdrängen

Mit der Eisenbahnbrücke würde Linz einen weiteren Teil der Identität verlieren, sagt Stadler: „Warum will man auch 40 Jahre nach der Sprengung der Wollzugfabrik noch immer Identitätsstiftendes abreißen?“ Stadler geht hart mit den für die Linzer Stadtentwicklung Verantwortlichen ins Gericht: „Sie

verdrängen die Identität als Industriestadt, wollen alles Schmutzige oder historisch Belastete wegschieben.“

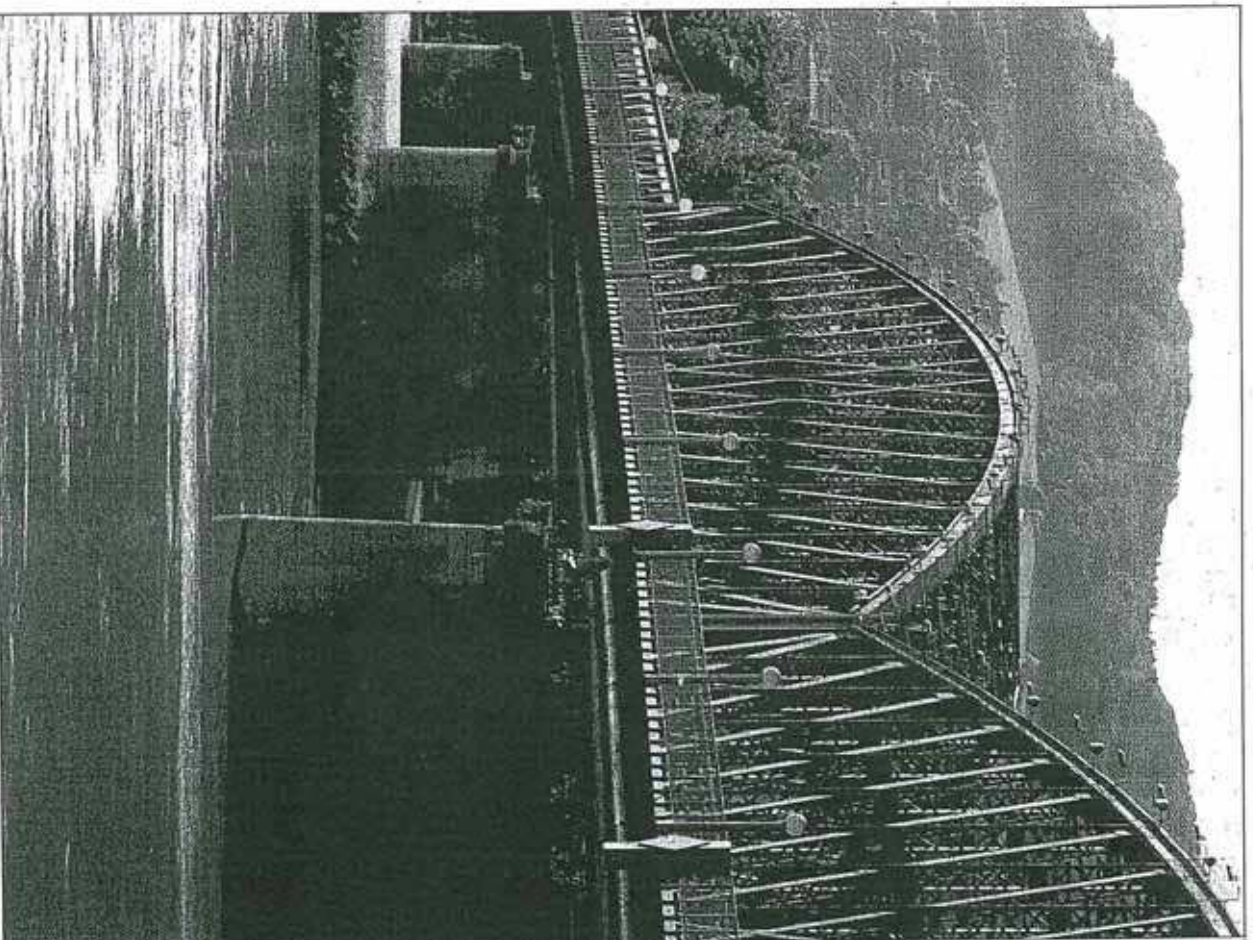
Anstatt sich schon vor Abschluss des Gutachterverfahrens auf das Abreißen der Eisenbahnbrücke einzuschwören, sollte zunächst nachgedacht werden, sagt Stadler: „Man soll schauen, ob und wie man die Brücke sanieren und erweitern kann, so dass sie künftige Anforderungen erfüllen kann.“ Als Beispiel für ein solches Vorgehen nennt Stadler die Verstärkung der 1913 eröffneten Eisenbahnhochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg in Schleswig-Holstein.

STICHWORT

Einmalig an der mittleren Donau

Die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke ist aus mehreren Gründen etwas Besonderes. Sie ist an der mittleren Donau zwischen Regensburg und Budapest die letzte fast unveränderte erhaltene Brücke. Sie ist eine genietete Eisenkonstruktion, die es in Öster-

reich kaum noch gibt. Etwas Besonderes ist auch die lange Vorhandbrücke des Bauwerks am Urfahrner Ufer. Die 1900 eröffnete Brücke war von vornherein für eine gemeinsame Nutzung von Eisenbahn und Wagenverkehr geplant.



Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke in Linz: Abreißen oder doch sanieren?

Foto: Weibhold

Vertreter der Linzer Kunst-Szene sind für den Fortbestand der Eisenbahnbrücke:

„Kein Erneuern um jeden Preis!“

Die Diskussion um die Zukunft der Eisenbahnbrücke ist um eine Facette reicher: Namhafte Vertreter aus der Linzer Kultur- und Museenlandschaft setzen sich nun bei den Stadtpolitikern vehement für den Erhalt der Brücke ein. Vor allem macht man sich für die künftige Verwendung der Konstruktion als Radfahrbrücke stark.

„Mit Entsetzen“ hat Lothar Schultes, Leiter der Sammlung Kunstgeschichte der Landesmuseen, die angedachte Erneuerung der Brücke vernommen: „Für die internationale Fachwelt steht außer Zweifel, dass es

sich um ein Denkmal handelt, das wegen seiner Konstruktionsweise, aber auch wegen seiner das Stadtbild prägenden Erscheinung zum Image der Stahlstadt gehört, sogar Wahrzeichencharakter besitzt“, so Schultes. In

die gleiche Kerbe schlägt Landesmuseums-Direktor

Peter Assmann: „Nach der Sprengung der Wollzeugfabrik 1969 ging uns schon wieder ein industriehistorisch bedeutendes Bauwerk verloren.“ Assmann schlägt in einem Schreiben an die Linzer Stadtpolitik eine Nachnutzung als Rad- und Fußgängerbrücke vor. „Es darf kein Erneuern um jeden Preis geben.“ Mit diesem Vorstoß erhält auch die Lin-

„Diese Brücke ist eine der wenigen erhaltenen Stahlbogen-Konstruktionen aus dem 19. Jahrhundert.“

Peter Assmann, Landesmuseen-Direktor

zer FP Rückendeckung, die zuletzt für den Erhalt der Brücke eintrat und am Donnerstag einen Antrag im Gemeinderat einreicht, alle Möglichkeiten der Prüfung auszuschöpfen. „Bisher hat sich etwa noch niemand die Mühe gemacht, einmal auszurechnen, wie viel schon alleine das Abtragen der Brücke kosten wird“, verrät FP-Stadtrat Detlef Wimmer.

Spezialanfertigung der verrosteten Windverbandsteile – Austausch bis Herbst

Eisenbahnbrücke: Die ÖBB startet die Not-Sanierung

Sorgenkind der Linzer Stadtpolitiker ist die Eisenbahnbrücke. Die ÖBB startet jetzt die Notsanierung, damit die Brücke bis 2012 durchhält.

Linz. Ist die Eisenbahnbrücke noch zu retten? Renovieren oder abreißen? Wer soll eine Adaptierung oder einen Neubau bezahlen? Darüber streiten seit Monaten Stadt Linz, Land und ÖBB. Damit die Brücke überhaupt bis 2012 durchhält, muss sie notsaniert werden, hieß es vor wenigen Wochen in einem verheerenden Gutachten: Täglich fahren mehr als 15.000 Autos über den „liegenden Eiffelturm“.

Mantelteile der Brücke werden ausgetauscht

Nach Veröffentlichung des Gutachtens hat Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger (SPÖ) den ÖBB den Auftrag erteilt, baldmöglichst die Maßnahmen einzuleiten. Jetzt starten die ÖBB die Rettungsaktion. „Es wird gerade alles vorbereitet, damit die verrosteten Teile ausgetauscht werden können“, so Bettina Gusenbauer von den ÖBB auf ÖSTERREICH-Anfrage. Es läuft derzeit die Spezialanfertigung der Windver-



Die Eisenbahnbrücke wird von Linzern liebevoll auch als liegender Eiffelturm bezeichnet.

Thema im Gemeinderat

Die Eisenbahnbrücke wird am Donnerstag erneut den Linzer Gemeinderat beschäftigen. Die FPÖ bringt einen Dringlichkeitsantrag ein, dass erst alle Möglichkeiten geprüft werden sollen, bevor sie abgerissen wird. Ihr Vorschlag: Die Brücke nur noch für Fußgänger und Radfahrer freizugeben. Außerdem gebe es einen Unternehmer, der eine ähnliche Brücke in Berlin hergerichtet hätte. Unterstützung bekommt die FPÖ mittlerweile auch von Kulturschaffenden, u. a. dem Landesmuseums-Direktor Peter Assmann.

bandteile, die vor allem durch die Salzstreuung gelitten haben. Bis Herbst soll der Austausch über die Bühne gegangen sein.

Denkmalschutz: bis Juni neues Gutachten

Außerdem laufen ständig Messungen der Tragfähigkeit, um etwa bei zu viel Wind sofort reagieren und die Brücke sperren zu können. Pro Jahr rechnen die ÖBB mit 400.000 Euro an Kosten. Gusenbauer: „Im

Sinne einer guten Partnerschaft gehen wir davon aus, dass sich Stadt und Land beteiligen werden.“ Hier fühlt man sich jedoch nicht zuständig: Die ÖBB seien Eigentümer.

Weiterer Kritikpunkt: Die ÖBB sollen endlich Antrag stellen, damit die Brücke aus dem Denkmalschutz genommen wird, so Hermann Kepplinger. Man warte das Gutachten des Denkmalschutzes ab, heißt es von den ÖBB. (htj)

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

zurück | neue Suche starten | zur Ergebnisübersicht

vom 19.05.2010 - Seite

schauplatz

SP erhöht Druck für Abriss der Eisenbahnbrücke

Für die SP-Riege in der Linzer Stadtregierung ist alles klar. "Es geht darum, möglichst schnell eine moderne Brücke am Standort der heutigen Eisenbahnbrücke zu haben, außer man will Linz ein großes Verkehrsproblem beschieren, um damit bei den nächsten Gemeinderatswahlen zu punkten", sagt Vizebürgermeister Klaus Luger (SP).

Zweites Gutachten fehlt noch

Luger beruft sich auf das Gutachten des Wiener Experten Josef Fink, wonach die 110 Jahre alte denkmalgeschützte Brücke am Ende ihrer Lebensdauer sei. Also müsse die Brücke so bald wie möglich abgerissen und eine neue gebaut werden, sagt Luger.

Allerdings fehlt noch eine Stellungnahme: Das Gutachten, das das Bundesdenkmalamt bei einem deutschen Experten in Auftrag gegeben hat, wird voraussichtlich im Juni vorliegen. Fachleute sagen zudem, dass man eigentlich nur durch eine Röntgenuntersuchung der Stahlkonstruktion eine wirklich verlässliche Aussage über den Zustand der Eisenbahnbrücke machen könnte.

Die Freiheitlichen möchten nun die forsche Gangart der SP bei der Eisenbahnbrücke bremsen. Auch die VP vertritt die Position, dass man das Gutachten der Denkmalschützer abwarten solle. Die Grünen sind indes wie die SP dafür, den Denkmalschutz für die Eisenbahnbrücke aufzuheben. Die Grünen werden morgen im Gemeinderat auch dem SP-Antrag zustimmen, das Gebiet um die Eisenbahnbrücke zum Neuplanungsgebiet zu erklären. Damit könnte der Weg für einen Neubau frei gemacht werden.

Mit einem Dringlichkeitsantrag im Gemeinderat wirft sich die FP für die alte Brücke in die Bresche. "Für uns kommt ein Abriss nur dann in Frage, wenn die Möglichkeit einer Sanierung definitiv ausgeschlossen werden muss und die dafür anfallenden Kosten viel zu hoch wären", sagt FP-Fraktionschef Stadtrat Detlef Wimmer.

Doch noch sanierbar?

Laut Aussagen von Brückenbau-Fachleuten, so Wimmer, sei die Brücke grundsätzlich noch sanierbar. Ob mit oder ohne alte Eisenbahnbrücke wird Linz

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

zurück | neue Suche starten | zur Ergebnisübersicht

vom 19.05.2010 - Seite

Linzer SP erhöht den Druck für Abriss der Eisenbahnbrücke

LINZ. Für die SP-Riege in der Linzer Stadtregierung ist alles klar: "Es geht darum, möglichst schnell eine moderne Brücke am Standort der heutigen Eisenbahnbrücke zu haben, außer man will Linz ein großes Verkehrsproblem beschieren, um damit bei den nächsten Gemeinderatswahlen zu punkten", sagt Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Er beruft sich auf das Gutachten des Wiener Experten Josef Fink, wonach die 110 Jahre alte denkmalgeschützte Brücke am Ende ihrer Lebensdauer sei. Also müsse die Brücke ehest möglich durch eine neue ersetzt werden, sagt Luger.

Die Freiheitlichen möchten die forsche Gangart der SP bremsen. Auch die VP will das Gutachten der Denkmalschützer abwarten. Die Grünen sind wie die SP dafür, den Denkmalschutz für die Eisenbahnbrücke aufzuheben und werden morgen im Gemeinderat dem SP-Antrag zustimmen, das Areal um die Eisenbahnbrücke zum Neuplanungsgebiet zu erklären, um den Weg für einen Neubau freizumachen.

Mit einem Dringlichkeitsantrag im Gemeinderat wirft sich die FP für die alte Brücke in die Bresche. "Für uns kommt ein Abriss nur dann in Frage, wenn die Möglichkeit einer Sanierung definitiv ausgeschlossen werden muss und die dafür anfallenden Kosten viel zu hoch wären", sagt FP-Fraktionschef Stadtrat Detlef Wimmer. Laut Aussagen von Brückenbau-Fachleuten, so Wimmer, sei die Brücke grundsätzlich noch sanierbar. Ob mit oder ohne alte Eisenbahnbrücke wird Linz freilich in diesem Bereich eine zusätzliche Donaquerung brauchen, um eine zweite Straßenbahn-achse bauen zu können. (gsto)

Umstrittene Eisenbahnbrücke

Stadt gibt Erhalt der Linzer Eisenbahnbrücke kaum Chancen

„Irreparable Brücke kommt als Radsteg sicher nicht in Frage“

Wertvolles Wahrzeichen oder durchgerostetes Auslaufmodell? Während Vertreter der Museumsszene weiter auf den Fortbestand der Eisenbahnbrücke drängen und sogar eine Sonderausstellung dazu vorbereiten, erteilt die Stadt Wünschen nach dem Erhalt der Brücke als Rad- und Fußgängerübergang eine klare Absage.

In Briefen an die Stadtpolitik machten Vertreter der Museums-Szene ihrem Unmut über den drohenden Abriss der Eisenbahnbrücke Luft – wir berichteten. „Ich hoffe auf die Phantasie der Politik, die sie ja auch bei der Sanierung der Pöstling-

bergbahn bewiesen hat“, betont Landesmuseen-Direktor Peter Assmann, der sich nun auch beruflich der Eisenbahnbrücke verschreibt: „Wir wissen viel zu wenig über dieses Denkmal, tragen alle Informationen darüber zusammen – für eine Son-

derpräsentation beim Europäischen Kongress über Industriedenkmäler in Linz.“

Das Hauptanliegen Assmanns: Die Brücke soll als Rad- und Fußgängerübergang erhalten bleiben. SP-Verkehrsreferent Klaus Luger erteilt dieser Idee eine Absage: „Das Bauwerk ist laut Gutachten irreparabel, kommt daher nicht als Rad- und Fußgängersteg in Frage.“ Das dürfte die Hoffnungen auf eine solche Nutzung zerschlagen, denn aus dem Verkehrsministerium heißt es: „Voraussetzung für eine derartige Nachnutzung der Brücke wäre, dass diese von der Stadt in das Eigentum und die Betreuung übernommen wird...“ Für die Stadt ist jedoch die Umwidmung der Flächen bei den Brückenanschlüssen in Linz und Urfahr der nächste Schritt, um eine neue Brücke auch breiter bauen zu können.

Foto: Horst Endler



Derzeit prüfen Experten des Denkmalamtes den Brückenzustand.

„Die Flächenumwidmung bei der Brücke ist der nächste Schritt für die später notwendige Verbreiterung.“

Klaus Luger, SP-Verkehrsreferent

SP erhöht Druck für Abriss der Eisenbahnbrücke

Für die SP-Riege in der Linz-er Stadtregierung ist alles klar. „Es geht darum, möglichst schnell eine moderne Brücke am Standort der heutigen Eisenbahnbrücke zu haben, außer man will Linz ein großes Verkehrsproblem beschaffen, um damit bei den nächsten Gemeinderatswahlen zu punkten“, sagt Vizebürgermeister Klaus Luger (SP).

Zweites Gutachten fehlt noch

Luger beruft sich auf das Gutachten des Wiener Experten Josef Fink, wonach die 110 Jahre alte denkmalgeschützte Brücke am Ende ihrer Lebensdauer sei. Also müsse die Brücke so bald wie möglich abgerissen und eine neue gebaut werden, sagt Luger.

Allerdings fehlt noch eine Stellungnahme: Das Gutachten, das das Bundesdenkmalamt bei einem deutschen Experten in Auftrag gegeben hat, wird

voraussichtlich im Juni vorliegen. Fachleute sagen zudem, dass man eigentlich nur durch eine Röntgenuntersuchung der Stahlkonstruktion eine wirklich verlässliche Aussage über den Zustand der Eisenbahnbrücke machen könnte.

Die Freiheitlichen möchten nun die forsche Gangart der SP

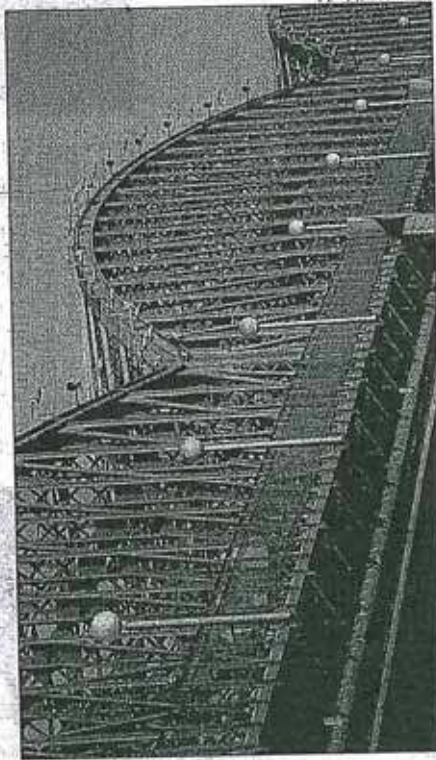
bei der Eisenbahnbrücke bremsen. Auch die VP vertritt die Position, dass man das Gutachten der Denkmalschützer abwarten sollte. Die Grünen sind indes wie die SP dafür, den Denkmalschutz für die Eisenbahnbrücke aufzuheben. Die Grünen werden morgen im Gemeinderat auch dem SP-Antrag

zustimmen, das Gebiet um die Eisenbahnbrücke zum Neuplanungsgebiet zu erklären. Damit könnte der Weg für einen Neubau frei gemacht werden.

Mit einem Dringlichkeitsantrag im Gemeinderat wirft sich die FP für die alte Brücke in die Bresche. „Für uns kommt ein Abriss nur dann in Frage, wenn die Möglichkeit einer Sanierung definitiv ausgeschlossen werden muss und die dafür anfallenden Kosten viel zu hoch wären“, sagt FP-Fraktionschef Stadtrat Detlef Wimmer.

Doch noch sanierbar?

Laut Aussagen von Brückenbau-Fachleuten, so Wimmer, sei die Brücke grundsätzlich noch sanierbar. Ob mit oder ohne alte Eisenbahnbrücke wird Linz freilich in diesem Bereich eine zusätzliche Donauquerung brauchen, um die zweite Straßenbahnachse bauen zu können.



Das Wahrzeichen Eisenbahnbrücke ist politisch umstritten.

Foto: Weibold

Weiter Streit um marode Eisenbahnbrücke:

Neues „Geheimgutachten“ sorgt nun für Polit-Hick-Hack

„Eigentlich gebietet es der Anstand, dass man dem zuständigen Verkehrsreferenten ein neues Gutachten zur Eisenbahnbrücke zukommen lässt“, ist SP-Vizebürgermeister Klaus Luger über VP-Stadtvize Erich Watzl „verwundert“. Denn dieser hat – wie berichtet – das ÖBB-Brückengutachten erneut prüfen lassen.

„Krone“-Leser wissen, dass ein Brückeningenieur Watzl schrieb, dass die Eisenbahnbrücke zu revitalisieren ist und dass die statischen Probleme im ÖBB-Gutachten nicht bewiesen sind. Was wiederum Luger überrascht, schließlich „ist Professor Josef Fink ein Fachmann“. Wobei der SP-Verkehrsreferent nun die Veröffentlichung des

„Geheimgutachtens“ fordert – „schließlich ist die Eisenbahnbrücke kein politischer Spielball. Und wenn's eine Lösung für das Problem gibt, sollte man sie raschest möglich umsetzen.“ Die Entscheidung, ob Neubau oder Sanierung, fällt allerdings frühestens Anfang Juni, wenn auch das Gutachten des Bundesdenkmalamtes vorliegt.

kt
iothe

EISENBahnBRÜCKE

Ruf nach neuer Brücke in Linz ist groß

LINZ/ÜÜ. Die Zukunft der 110 Jahre alten Eisenbahnbrücke ist nach wie vor ungewiss. Laut Gutachten sei die wichtige Linzer Verkehrsachse nur mehr bis 2012 befahrbar. Tips-Leser sind für den Erhalt der Brücke, wenn auch an einem anderen Standort.



» Ich halte die Eisenbahnbrücke für ein städtebauliches Kleinod. Sie sollte restauriert, in ihrer Optik aber bewahrt werden. Wichtig ist aber vor allem, dass die Verbindung für Fußgänger und Radfahrer erhalten bleibt. Ich selbst fahre ja sehr oft mit dem Rad über die Brücke und ich liebe den einzigartigen Klang des Gitters.«

Werner Wawra
Marketingleiter, Linz



» Alleine um ein totales Verkehrschaos in Linz zu vermeiden, ist jetzt unbedingt die Politik gefordert, damit dieser wichtige Donauübergang erhalten bleiben kann. Wobei für mich ein Brücken-Neubau gegenüber einer Renovierung der derzeitigen Eisenbahnbrücke Vorrang hätte.«

Hubert Maurer
Kaufm. Angestellter, Linz



» Ich wohne neben der Eisenbahnbrücke und begrüße eine generelle Schließung wegen dem starken Verkehr. Ganz wegfallen darf die Brücke nicht, das brächte einen Verkehrskollaps. Sinnvoll wäre es, die Eisenbahnbrücke für Radler und Fußgänger offen zu halten und ein paar hundert Meter Richtung stadtauswärts eine neue zu bauen.«

Martin Neumaier
Arbeiter, Linz



» Dass wir an dieser Stelle eine Brücke über die Donau brauchen, ist unbestritten. Die beste Lösung ist meiner Meinung nach ein Neubau, der bestimmt auch kommen wird, da laut Gutachten die Notwendigkeit gegeben ist. Während der Umbauarbeiten werden die Pendler andersweitig ausweichen.«

Thomas Harruk
Arbö-Landesgeschäftsführer



» Ich finde es schlimm, wenn die Eisenbahnbrücke zugesperrt wird, vor allem, da sie im Stoßverkehr eine wichtige Rolle spielt und somit das alles wohl eine große Verkehrsbelastung werden wird. Warum nicht bis dahin eine Ersatzbrücke bauen, um den Verkehr abfedern zu können?«

Tim Schöftner
Softwareingenieur, Linz



» Für mich ist diese Diskussion zwiespältig, einerseits wegen der großen Investition, aber andererseits würde die Sanierung die Pendlersituation verbessern. Ich denke, jede Möglichkeit sollte genutzt werden, um den Pendlern, zu denen ich auch gehöre, den Weg zur Arbeit zu erleichtern.«

Hermann Reingruber
Bürgermeister Reichenau

Eisenbahnbrücke Linz

11.07.2010

Home

Medien-Berichte zum Thema Eisenbahnbrücke:

11.06.2010



Quelle:

Umfrage

Linzer klar für Erhalt des Wahrzeichens Eisenbahnbrücke



Die anhaltende Diskussion rund um die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke ist um eine Facette reicher: Zwei Drittel der Linzer halten laut einer aktuellen IMAS-Umfrage die Brücke für ein besonderes Wahrzeichen von Linz, 73 Prozent wollen statt dem Abriss des Donauübergangs eine Sanierung und Erhaltung.

600 Linzerinnen und Linzer wurden Anfang Juni im Rahmen der Erhebung durch das Marktforschungsinstitut IMAS befragt. Das Ergebnis birgt durchaus Brisanz: 67 Prozent der Befragten halten die Eisenbahnbrücke für ein besonderes Markenzeichen der Stadt, für 29 Prozent sei dies nicht der Fall (vier Prozent ohne Meinung).

Noch klarer würde das Votum der Linzer aussehen, wenn es um die Frage Brückenneubau oder Generalsanierung geht: Während 39 Prozent der Errichtung einer neuen Brücke Positives abgewinnen können, gefällt 55 Prozent diese Idee wenig oder gar nicht. 73 Prozent, also fast drei Viertel, wollen laut Umfrage, dass die Brücke nicht abgerissen, sondern renoviert wird, um sie für Fußgänger, Radfahrer, sowie das Ortsbild langfristig zu erhalten.

Linzer sind informiert

Eines legte die Umfrage deutlich offen: Das Thema Eisenbahnbrücke lässt die Linzer nicht kalt. 78 Prozent der Befragten haben die Diskussionen über den baulichen Zustand der Brücke in den vergangenen Wochen verfolgt, ebenso wussten 78 Prozent, dass die Eisenbahnbrücke unter Denkmalschutz steht.

Für einen heißen Polit-Sommer ist bei diesen Ergebnissen wohl garantiert, müssen doch nach dem Entscheid des Denkmalamtes über die Aufhebung des Schutzes im Juli rasch Entscheidungen fallen.

von Jürgen Affenzeller, "ÖÖ Krone"

10.06.2010

Quelle: OÖ. Kronen Zeitung, Linz Extra 10.06.2010

Auch wenn der Denkmalschutz bleibt:

ÖBB dürften die marode Eisenbahnbrücke abtragen

SP-Vizebürgermeister Klaus Luger lässt mit einem neuen Aspekt zur Linzer Eisenbahnbrücke aufhorchen: Unabhängig vom Gutachten des Bundesdenkmalamtes könnten die ÖBB die Brücke anderswo aufstellen oder gar abtragen und „lagern“. So lange die geschützte Nietenkonstruktion nicht zerstört wird, sei dies möglich.

„Die Denkmaleigenschaft der Eisenbahnbrücke wird von ihrer technischen Bauweise abgeleitet. Weder der Standort noch das Erscheinungsbild wie die Pfeiler stehen unter Denkmalschutz, sondern nur die Nietenkonstruktion der Brücke“, erklärt Luger. Der Besitzer der Brücke, die ÖBB, wäre also berechtigt, diese an einem anderen Ort aufzustellen oder gar abzutragen, so lan-

ge die technische Konstruktion erhalten bleibt. Ein anderer Punkt bereitet Luger Kopfzerbrechen: „Wenn der Eigentümer die Brücke nicht mehr benötigt, etwa beim Aus für die Mühlkreisbahn, ist er nicht dazu gezwungen, sie zu betreiben, er darf sie nur nicht zerstören.“

Die ÖBB erhalten die Brücke fix bis Ende 2012, darüber hinaus werden keine Stellungnahmen abgegeben.

29.06.2010

ÖÖNachrichten

Quelle: **nachrichten.at**

LINZ. Ob die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke erhalten oder abgerissen wird, ist noch nicht entschieden.

Der Linzer Gemeinderat bereitet aber die rechtlichen Möglichkeiten für den Bau einer neuen Brücke im Bereich der Eisenbahnbrücke vor. Zu diesem Zweck beschließt das Stadtparlament diesen Donnerstag die Erklärung einer Zone im Bereich der alten Brücke zum Neuplanungsgebiet.

Durch diese Regelung werde sowohl der Neubau einer Brücke als auch eine so genannte Zwei-Brücken-Lösung - Erhalt der Eisenbahnbrücke und eine neue Brücke daneben - möglich, sagt der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP).

Laut einem Gutachten ist die Lebensdauer der 110 Jahre alten Brücke stark beschränkt. Das Bauwerk dürfe bei starkem Wind nicht mehr befahren werden. Die ÖBB, der die Brücke gehört, müssen nun in Sanierungsarbeiten investieren. Dennoch ist die Brücke laut derzeitigem Stand nur bis Ende 2011 befahrbar. Die endgültige Entscheidung über die Zukunft des historischen Bauwerks, das auch wichtig für das Linzer Stadtbild ist, ist erst dann möglich, wenn ein vom Bundesdenkmalamt in Auftrag gegebenes Gutachten vorliegt. (gsto)

29.06.2010

Quelle: Kronen Zeitung

Raumplanung wird abgeändert!

Im Raumplanungsausschuss wurde die Verordnung eines Neuplanungsgebietes bei den Brückenköpfen der Eisenbahnbrücke bereits positiv behandelt, am Donnerstag soll der Gemeinderat den Plänen endgültig grünes Licht erteilen. Notwendig wurde diese Neuplanung durch die unklare Zukunft der maroden Eisenbahnbrücke - und aufgrund der Tatsache, dass raumordnungstechnisch bisher nur eine Brückenbreite von 10 1/2 Metern erlaubt war. „Für eine zeitgemäße Donauquerung wird aber eine Breite zwischen 22 und 25 Metern erforderlich sein“, erklärt SP-Vizebürgermeister Klaus Luger.

Planungsreferent Bürgermeister Franz Dobusch betont:

„Durch das Neuplanungsgebiet ist sowohl ein Brückenneubau als auch eine Zwei-Brücken-Lösung möglich.“

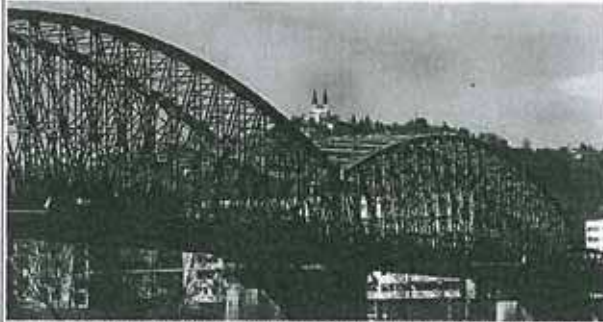
28.05.2010



Quelle:

Alles in Ordnung?

Eisenbahnbrücke könnte auch 2012 überleben



Neue Entwicklung im Streit um die Eisenbahnbrücke: Das Linzer Wahrzeichen ist zu retten. Vor 40 Jahren wurde der Linzer Generalverkehrsplan präsentiert - mit der vierten Donaubrücke, die jetzt evaluiert wird. Vor 33 Jahren haben Techniker den Magistrat gewarnt, dass spätestens 1982 die Eisenbahnbrücke vom Rost zerfressen sein werde. Ein Irrtum - der totesagte Donauübergang wird wohl auch noch 2012 überleben.

Auch das jüngste Gutachten über die Lebensdauer des denkmalgeschützten Wahrzeichens wird wieder angezweifelt: Es sei nur eine kühne Prognose eines Ingenieurbüros mit Naheverhältnis zur maroden Bundesbahn, die ihre unrentable Mühkreislösung samt Donauübergang bereits seit 1977 loswerden will. Investieren und renovieren wäre unwirtschaftlich, heißt es seither.

Brücke stabil

Falsch! Weder die Sanierungskosten noch die Lebenszeit bis 2012 stimmen - und statische Probleme sind unbewiesen", schreibt nun ein Brückeningenieur dem Vizebürgermeister Erich Watzl (ÖVP), der selbst HTL-Brückenbauer ist und weiß, dass das Wahrzeichen zu revitalisieren ist. Doch Stadtchef Franz Dobusch (SPÖ) vertraut dem ÖBB-Gutachter, der die ÖBB-Brücke für abbruchreif hält, obwohl er keinerlei Risse, Brüche oder Ermüdung feststellte.

Wann nun das 110 Jahre alte Eisen am Ende ist, prüft derzeit für das Denkmalamt ein weiterer Experte: "Das vorhandene Gutachten reicht als Grundlage völlig aus", will Richard Wittasek ohne Untersuchungen das Auslangen finden.

Kronen Zeitung und ooe.krone.at

Wird Eisenbahnbrücke für Züge gesperrt?



Quelle: **nachrichten.at**

Um die 109 Jahre alte Brücke ranken sich erneut Räumungsgerüchte. Die ÖBB wollen ein Gutachten abwarten. Bild: Weihbold

LINZ. Muss die desolante Eisenbahnbrücke ab Jänner 2010 für den Zugverkehr gesperrt werden? Was unter Mitarbeitern als offenes Geheimnis gilt, wird von den ÖBB offiziell dementiert. Dort will man ein Gutachten abwarten, das im Herbst fertig sein soll.

Schon mehrmals gab es Gerüchte, dass die mehr als hundert Jahre alte Brücke zwischen Urfahr und dem Hafenviertel aufgrund ihres schlechten Zustandes nicht mehr lange im Dienst bleiben würde. Nun könnte bereits in wenigen Monaten zumindest das Aus für den Bahnbetrieb kommen: Es gilt unter ÖBB-Mitarbeitern mittlerweile als offenes Geheimnis, dass die Brücke in drei Monaten für Eisenbahnen gesperrt wird. „Es wird seit geraumer Zeit nichts mehr investiert“, sagt ein Mitarbeiter. „Das wurde in den vergangenen Jahren immer auf die lange Bank geschoben.“ Momentan wird die Brücke jeden Tag vier Mal für Gütertransporte der ÖBB benützt.

„Ich warte seit eineinhalb Jahren auf ein Gutachten der ÖBB, das den Zustand der Brücke beurteilt“, sagt der Linzer Verkehrsstadtrat Jürgen Himmelbauer (Grüne). „Wir haben bis jetzt dazu nichts in Erfahrung bringen können.“ Er gehe aber zumindest nicht davon aus, dass die Brücke in absehbarer Zeit für den Verkehr gesperrt werden müsse.

„Ich kann eine Sperre der Brücke auf keinen Fall bestätigen“, dementiert Christopher Seif, Sprecher des Brückeneigentümers ÖBB. „Die Sicherheitsstandards werden für alle Verkehrsteilnehmer voll eingehalten. Wir kontrollieren laufend.“ Auch Seif verweist auf das von den ÖBB in Auftrag gegebene Gutachten. „Es wird im Herbst eine Endfassung geben. Dann wird über die weitere Vorgangsweise entschieden werden“, sagt Seif.

Hauptproblem der 109 Jahre alten Brücke ist der Rost, der zwar weniger an den tragenden, dafür aber an den teuren

73 Prozent laut Umfrage für Sanierung und Erhalt des Bauwerkes

Für zwei Drittel der Linzer ist die Eisenbahnbrücke ein Wahrzeichen



Die anhaltende Diskussion rund um die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke ist um eine Facette reicher: Zwei Drittel der Linzer halten laut einer aktuellen IMAS-Umfrage die Brücke für ein besonderes Wahrzeichen von Linz, 73 Prozent wollen statt dem Abriss des Donauübergangs eine Sanierung und Erhaltung.

600 Linzerinnen und Linzer wurden Anfang Juni im Rahmen der Erhebung durch das Marktforschungsinstitut IMAS befragt. Das Ergebnis birgt durchaus Brisanz: 67 Prozent der Befragten halten die Eisenbahnbrücke für ein besonderes Markenzeichen der Stadt, für

29 Prozent sei dies nicht der Fall (vier Prozent ohne Meinung). Noch klarer würde das Votum der Linzer aussehen, wenn es um die Frage Brückenneubau oder Generalsanierung geht: Während 39 Prozent der Errichtung einer neuen Brücke Positives abgewinnen können, ge-

fällt 55 Prozent diese Idee wenig bzw. gar nicht. 73 Prozent, also fast drei Viertel, wollen laut Umfrage, dass die Brücke nicht abgerissen, sondern renoviert werden muss,

VON JÜRGEN AFFENZELLER

um sie für Fußgeher, Radfahrer, sowie das Ortsbild langfristig zu erhalten.

Eines legte die Umfrage deutlich offen: Das Thema Eisenbahnbrücke lässt die Linzer nicht kalt.

78 Prozent der Befragten haben die Diskussionen über den baulichen Zustand der Brücke in den vergangenen Wochen verfolgt, ebenso 78 Prozent wussten, dass die Eisenbahnbrücke unter Denkmalschutz steht.

Für einen heißen Polit-Sommer ist bei diesen Ergebnissen wohl garantiert, müssen doch nach dem Entscheid des Denkmalamtes über die Aufhebung des Schutzes im Juli rasch Entscheidungen fallen...

Interview

„Die Marke muss erhalten bleiben“

VP-Vizebürgermeister Erich Watzl will die Eisenbahnbrücke erhalten – falls eine Sanierung technisch möglich ist.

Für 67 Prozent der Linzer ist die Eisenbahnbrücke ein Wahrzeichen der Stadt. Nimmt die Politik jetzt Abschied von angedachten Neubauplänen?

Sicher ist: Man muss jetzt den Vorschlag einer Sanierung und eines Zubaus genau prüfen. Nur die Variante Neubau zu haben, ist viel zu wenig.

Die Zeit drängt, Mitte Juli stellt die Linz AG die Donauquerung für die zweite Schienenachse vor.

Die Marke Eisenbahnbrücke muss erhalten bleiben. Das gefährdet auch unsere künftige Verkehrsführung nicht.

Sie sind also für die Erhaltung der Brücke?

Wenn es technisch machbar ist, ja. Dabei bestärkt uns diese Umfrage. Das Denken der Menschen sollte auch für die Politik die Grundlage sein. JA



Der VP-Chef Erich Watzl: „Brücke ein Linzer Identifikationsmerkmal.“

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

zurück | neue Suche starten | zur Ergebnisübersicht

vom 11.05.2010 - Seite 105

Ein Stück Heimat erwandern

Egal, zu welcher Jahreszeit: Die Landschaften Oberösterreichs haben immer ihren Reiz. Almwanderungen, Bootsfahrten oder Stadttouren machen Heimische und Gäste neugierig auf die Besonderheiten der einzelnen Regionen. Die Belohnung für Ausflügler und Urlauber: Herrliche Bergpanoramen und historische Erkenntnisse über das Land ob der Enns, in dem heute noch stumme Zeitzeugen von einer bewegten Geschichte berichten.

Faszinierende Landschaften am Fuß des Hüllengebirges

Idyllische und fordernde Wanderwegen finden Bergfreunde und Erholungssuchende in Oberösterreich reichlich. Ein lohnendes Ausflugsziel sind die Langbathseen bei Ebensee. Im Naturschutzgebiet am Fuß des Hüllengebirges finden Reiter den Panorama-Reitweg, der einen beeindruckenden Ausblick hoch zu Ross verspricht. Rund um die Seen mit ihrer faszinierenden Natur- und Bergsturzlandschaft sind etwa zwei Stunden Gehzeit zu kaskadieren, der breite Weg eignet sich auch für Kinderwagen.

Lohn für die Mühsal: spektakuläre Aussichten

In der Bergwelt Oberösterreichs bietet mancher Waldpfad am Ende eine prächtige Fernsicht über Berge und Täler. Zu den exklusivsten Aussichtsbergen des Landes zählt der Bodensee, der zwischen dem Reichraminger Hintergebirge und den Gesäusebergen emporragt. Der Rundwanderweg, der in zirka 4,5 Stunden zu bewältigen ist, führt zum Borsee, dem letzten noch erhaltenen Trifsee Österreichs.

Die Wanderung führt über einen Bergkamm und auf Forststraßen, vorbei an einigen schmalen und felsigen Stellen. Start- und Endpunkt sind die Niglam und die Viehtalalm.

Hoch über der Ennsalmgalerie Ternberg bietet der markante Felskamm Schoberstein einen ausgezeichneten Rundblick. An besonders klaren Tagen wird der Wanderer hier mit einem Blick vom Ötscher bis zum Böhmerwald belohnt.

Der Weg steigt zunächst steil an, wird nach oben hin immer flacher und führt an bizarren Felsformen des Trattnachbachs vorbei. Die Gehzeit beträgt rund drei Stunden, eine gute Raststube sind der Gasthof Klausriegler und die Schobersteinhütte.

Moonwanderweg im Innviertel

Im Innviertel lädt die Region "Seelentum" rund um die Oberinnviertler Seenplatte zum Wohlfühlen ein. Ein einzigartiges Naturjuwel ist das Naturschutzgebiet Ibmer Moor. Der größte zusammenhängende Moorkomplex Österreichs mit den drei Moortypen vielen geschützten Pflanzen und Tieren kann auf einem vier

Kilometer langen Lehrpfad begangen werden. Der "Ibmer Moonwanderweg" ist ein ideales Familienausflugsziel (zwei Stunden Gehzeit, barrierefrei). Er bietet einen prachtvollen Rundblick über den Leithensee, das Moos und die Kalkalpen. Für Gruppen werden Führungen angeboten. Infos unter www.seelentum.at

Durchs Sonnensystem

Abwechslung und Bewegung zugleich bietet der Helmonsodter Planeten-Rundweg. Auf der barrierefreien Rundstrecke der Mühviertler Gemeinde lässt sich das gesamte Planetensystem quasi im Vorbeigehen erkunden. Mithilfe von Spielgeräten und Schautafeln entlang des Wanderweges wird der Rundgang nicht nur aufgelockert, sondern auch Wissenswertes zu Planeten und Sternen vermittelt. Infos unter Tel. 072152255.

Auf den Spuren der Pferdeisenbahn können Gäste von Leopoldsdorfer wandeln. Der Weg führt entlang der hölzernen Schienen, die 1832 als erste öffentliche Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent eröffnet wurde. Sie führt damals zwischen Budweis und Linz-Urfahr. Der gesamte Wanderweg ist 76 Kilometer lang und führt von Linz-St. Magdalena bis nach Bujanov in Tschechien. Es können aber auch einzelne Passagen bewandert werden, so etwa der sechs Kilometer lange Rundwanderweg zur Doppelschleife mit bautechnisch besonders wertvollen Brücken. Ausgangs- und Endpunkt ist die Bushaltestelle Leopoldsdorfer-Dorf. Darüber hinaus empfiehlt sich ein Besuch im Pferdeisenbahnmuseum in Kerschbaum.

Infos unter www.pferdeisenbahn.at bzw. unter Tel. 07949/6800.

Nicht nur die Berge Oberösterreichs haben das Potenzial zum Ausflugsziel. Auch der Zentralraum rund um die Landeshauptstadt Linz bietet Möglichkeiten zur Erholung. Gut markierte Wanderwege führen durch den Großraum Linz.

Die verschiedenen Ausflugswege führen nicht nur auf Hügel hinauf, sondern auch an kulturellen Sehenswürdigkeiten vorbei. Die verschiedenen, auch längeren Spaziergänge sind Rundwege oder Einwegstrecken, deren Anfang und Ende gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind.

Auf den Postlingberg

Ausgehend von der Nibelungenbrücke führt der Weg am neuen Ars Electronica Center (AEC) vorbei. Nach einem kurzen ebenen Stück geht es steil bergauf die Berggasse entlang, wo man die Strecke der Postlingbergbahn kreuzt.

Auf dem Weg zum "Gipfel" des Postlingbergs liegen der Tierpark und die Grottenbahn, die besonders für Kinder lohnende Ziele darstellen. Auf dem höchsten Punkt steht die Wallfahrtsbasilika "Sieben Schmerzen Maria". Das nahe liegende Aussichtsplattform bietet einen weit gefassten Ausblick auf Linz und Umgebung.

Retour geht es auf dem steilen Kreuzweg, der an dem Bischöflichen Gymnasium Collegium Petrinum vorbeiführt. Die Wegzeit beträgt etwa zweieinhalb Stunden für rund acht Kilometer.

Zu Fuß zum Pleschinger See

Im Sommer sind auch die Linzer Seen immer eine Wanderung wert - etwa an den Pleschinger See. Vom Hauptplatz zum Pleschinger See reicht ein Wanderweg, der größtenteils entlang des Donaudamms und der Pleschinger Au führt. Der Hinweg führt über die Eisenbahnbrücke, retour geht es via Nibelungenbrücke.

Neben landschaftlicher Idylle bietet der Weg auch kulturelle Stationen: Zu Streckenanfang führt er am Lentos Kunstmuseum sowie am Brucknerhaus an der Donaualände vorbei. Auf dem Retourweg liegt die Stadtpfarrkirche Urfahr. Die zwölf Kilometer lange Strecke lässt sich in etwa dreieinhalb Stunden erwandern.

Die älteste Stadt Österreichs

Die Stadt Enns ist allein wegen ihrer historisch relevanten Sehenswürdigkeiten eine Reise wert. Das Stadtbild ist geprägt von Bauten der Renaissance und des Barock. Auch Teile einer mittelalterlichen Stadtbefestigung finden sich in der - wie es heißt - ältesten Stadt Österreichs. Die Stadtrechtsurkunde aus dem Jahr 1212 kann im Enns-Museum besichtigt werden. Historisch belegt ist, dass eine kontinuierliche Besiedlung des Enns-Bodens bereits um 2000 vor Christus stattfand.

Römerlager Lauriacum

Um 400 v. Chr. besiedelten Kelten das Land. Deren Königreich Noricum wurde 15 nach Christus dem Römischen Reich angegliedert und 45 zur römischen Provinz Noricum erhoben.

Im zweiten und dritten Jahrhundert befand sich im Gebiet der heutigen Stadt das Römerlager Lauriacum mit bis zu 6400 Soldaten. Um diese Zeit lebten hier insgesamt bis zu 30.000 Menschen.

Der heutige Landespatron von Oberösterreich, Florian, erlitt, nach der Überlieferung, am 4. Mai 304 den Märtyrertod durch Ertränken in der Enns.

Um das Jahr 370 wurde auf den Resten eines Tempels eine frühchristliche Basilika erbaut. 1344 entstand über dem Fundament der alten Kirche die jetzige Basilika St. Laurentius von Lorch.

Ziele für die ganze Familie

Wandern ist keinesfalls etwas nur für Erwachsene. Oberösterreich verfügt auch über wunderschöne Ausflugsziele, die die ganze Familie gemeinsam erreichen kann.

Um jene Möglichkeiten aufzuzeigen, wo ein barrierefreier Zugang zu Naturenlebnissen möglich ist, hat die oberösterreichische Akademie für Umwelt und Natur des Landes OÖ den Wanderführer "Natur barrierefrei erleben" herausgegeben. Auf Wunsch begleiten ausgebildete Naturvermittler die Interessierten fachkundig auf den angeführten Routen.

Infos im Internet unter www.natur-ooe.at bzw. unter Tel. 0732/7720-14433.

Geocaching

Als moderne Schnitzeljagd oder elektronische Schatzsuche beschreiben die Teilnehmer ihr Hobby "Geocaching" gerne. Mittels GPS-Koordinaten, die im Internet zu finden sind (unter www.geocaching.com), teilen sie die in der Umwelt versteckten "Caches" an und suchen diese. An die Versteckkoordinaten dieser "Schatzkisten" gelangt man auf unterschiedliche Weise: Entweder sie sind direkt angegeben oder sie müssen zum Beispiel durch verschiedene Hinweise, die entweder zu Hause oder unterwegs zu entschlüsseln sind, ermittelt werden. Caches gibt es weltweit bereits mehr als eine Million, in OÖ knapp 2000 - und es werden täglich mehr. Es gibt inzwischen sogar einen offiziellen Geocache auf der internationalen Raumstation ISS!

Sie sind unterschiedlich groß, von fingernagelgroß bis schuhschachtelförmig. In den meisten der Caches befinden sich kleine Tauschgegenstände. Neben der ungefähren Größe ist auch die Terrainbeschaffenheit (Schwierigkeitsgrad der Begehung) und die Suchschwierigkeit angegeben; Vom "Drive-in" über einen gemütlichen Spaziergang oder eine längere Bergwanderung bis hin zur Klettertour mit Abselen ist alles verfügbar.

Geocaching bringt auch so manchen Wandermuffel nach draußen, da es verschiedene Interessententypen anspricht: zum Beispiel den Sammler, der möglichst viele Caches finden will, den Technophilen, der gerne mit Elektronik hantiert, sowie den Entdecker, der noch unbekannte Plätze sucht.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 29.06.2010 - Seite

[Vorbereitungen für neue Donaubrücke](#)

LINZ. Ob die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke erhalten oder abgerissen wird, ist noch nicht entschieden. Der Linzer Gemeinderat bereitet aber die rechtlichen Möglichkeiten für den Bau einer neuen Brücke im Bereich der Eisenbahnbrücke vor. Zu diesem Zweck beschließt das Stadtparlament diesen Donnerstag die Erklärung einer Zone im Bereich der alten Brücke zum Neuplanungsgebiet.

Durch diese Regelung werde sowohl der Neubau einer Brücke als auch eine so genannte Zwei-Brücken-Lösung - Erhalt der Eisenbahnbrücke und eine neue Brücke daneben - möglich, sagt der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP).

Laut einem Gutachten ist die Lebensdauer der 110 Jahre alten Brücke stark beschränkt. Das Bauwerk dürfe bei starkem Wind nicht mehr befahren werden. Die ÖBB, der die Brücke gehört, müssen nun in Sanierungsarbeiten investieren. Dennoch ist die Brücke lautzeitigem Stand nur bis Ende 2011 befahrbar. Die endgültige Entscheidung über die Zukunft des historischen Bauwerks, das auch wichtig für das Linzer Stadtbild ist, ist erst dann möglich, wenn ein vom Bundesdenkmalamt in Auftrag gegebenes Gutachten vorliegt. (gsto)

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 30.06.2010 - Seite

[Kommentar](#)

von Erhard Gstöttner

Heiße Eisen

Wird die Eisenbahnbrücke abgerissen, dann verliert Linz (erneut) einen markanten Bau. Das würde sich in die Tradition des würdelosen Umgangs mit dem baulichen Linzer Erbe (zum Beispiel 1969 die Sprengung der Wollzeugfabrik) einreihen.

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke kann aber die kommenden Anforderungen nicht allein bewältigen. Denn künftig sollen nicht nur Fußgeher, Radfahrer, Autos und vielleicht auch weiter die Mülhkreisebahn die Donau an dieser Stelle überqueren.

Auch für die zweite Straßenbahnachse, an der die Linz AG tüfelt, wird voraussichtlich an dieser Stelle die Donau überqueren. Dadurch würde eine zusätzliche Brücke notwendig.

Das hätte Auswirkungen auf die Umgebung. Denn betroffen wäre auch das Donauparkstadion, der Fußballplatz von Blau-Weiß. Auf der Urfahrer Seite müssten Freizeitanlagen verschwinden, womöglich auch ein Gastgarten.

Von Neuplanungen im Bereich der Eisenbahnbrücke betroffen wäre voraussichtlich auch eine Schrebergartenanlage. Eingriffe in solche Anlagen sind besonders heikel, wissen erfahrene Gemeindepolitiker. Angesichts dieser Probleme im Umfeld der Eisenbahnbrücke ist nicht nur der Denkmalschutz für die Brücke ein heißes Eisen.

E-Mail: egstoeetner@nachrichten.at

Umwidmung der Flächen bei der Linzer Eisenbahnbrücke

Korridor soll morgen im Gemeinderat zum Neuplanungsgebiet
umgewidmet werden — ÖVP: Keine Präjudiz für Neubau

LINZ — Im Linzer Gemeinderat wird morgen abends die Zukunft der Eisenbahnbrücke am Programm stehen. Konkret soll ein Korridor entlang der Brücke zum Neuplanungsgebiet erklärt werden. Betroffen sind Flächen, die im Eigentum der ÖBB, der Via Donau, der Stadt Linz und des Bundes stehen.

Die ÖVP werde im Sinne einer dringend notwendigen Lösung der Frage rund um die Zukunft der Eisenbahnbrücke der Vorlage zustimmen, erklärte gestern Stadtparteichef Vbgm. Erich Watzl, der aber auch klar feststellte, dass der Antrag kein Präjudiz darstelle, wie in diesem Korridor die Donauquerungen künftig be-

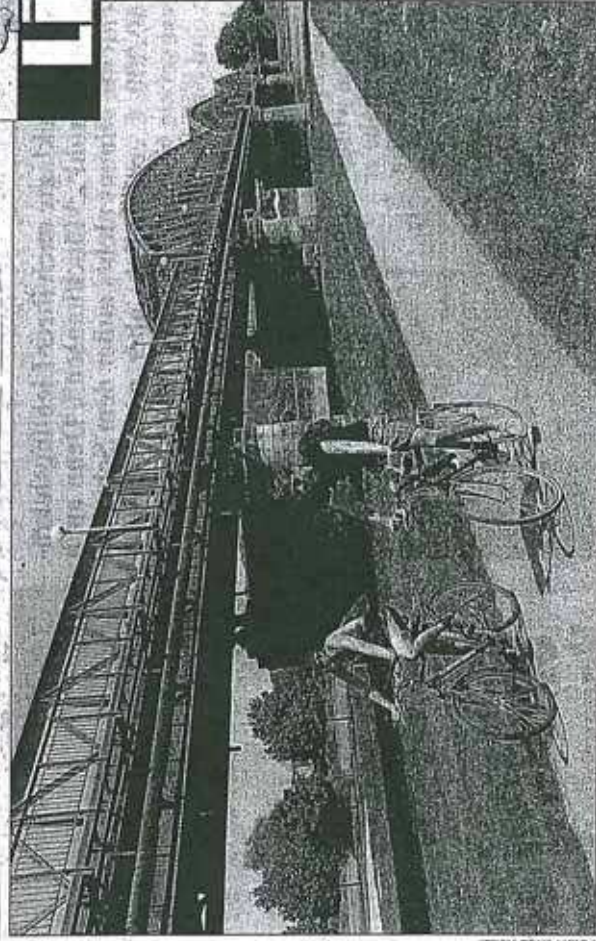
werkstelligt werden sollen. Nach wie vor tritt die ÖVP Linz dafür ein, die derzeitige Eisenbahnbrücke als prägendes Element und als Markenzeichen des Linzer Donauraumes zu erhalten. Möglicherweise sollen in den nächsten Tagen vorgelegt werden.



Die Linzer ÖVP will alle Möglichkeiten ausloten, das „Technik-Denkmal“ Eisenbahnbrücke zu erhalten.
Foto: Röbl

KT
tische

Linzer



Ein Grünland-Korridor um die Eisenbahnbrücke wird am Donnerstag in Verkehrsflächen umgewidmet. Damit soll auch ein Brücken-Neubau ermöglicht werden, falls man diesen benötigt.

„Jetzt ist Schluss mit lustig“

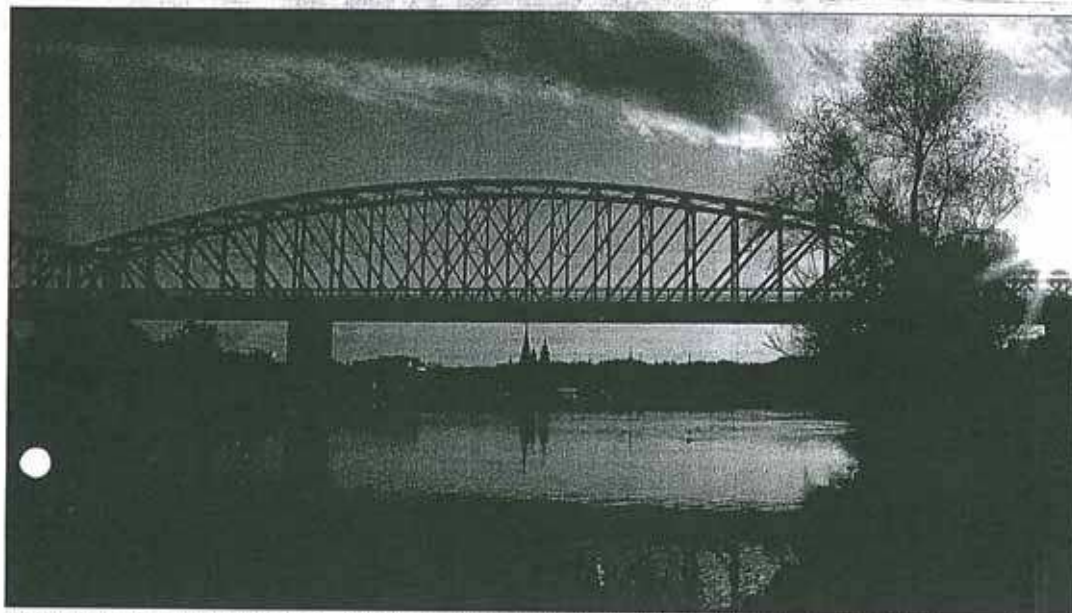
VP stimmt Flächensicherungen an der Eisenbahnbrücke zu

Stadtparteichef Erich Watzl bestätigte am Dienstag, dass die VP morgen im Gemeinderat für das Neuplanungsgebiet an der Eisenbahnbrücke stimmen werde. „Wir treten aber dafür ein, auch weiterhin alle

Möglichkeiten auszuloten und auszuschöpfen, damit die Eisenbahnbrücke als prägendes Element des Linzer Donaupraumes erhalten bleibt“, betont der VP-Vizebürgermeister. „Seit dem Jahr 2005 weisen wir auf die

offenen Fragen zur Zukunft der Brücke hin, jetzt ist aber Schluss mit lustig.“

Das Bundesdenkmalamt lotet bekanntlich derzeit alle Möglichkeiten aus, das Ergebnis wird in den nächsten Tagen vorliegen.



Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke ist ein markanter Teil des Linzer Stadtbildes. Doch die Zukunft der Brücke ist ungewiss.

Bahn repariert Eisenbahnbrücke notdürftig, will sie aber 2012 sperren

LINZ. Kann die Linzer Eisenbahnbrücke nach 2012 noch benutzt werden? In den nächsten Tagen erscheint ein Gutachten des Bundesdenkmalamtes, das diese Frage klären soll. Für die ÖBB, der die Brücke gehört, ist aber klar: Ende 2012 muss das 110 Jahre alte Bauwerk gesperrt werden.

Die Bundesbahnen berufen sich dabei auf das Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink, das bei seinem Erscheinen viel Aufsehen auslöste. Denn die Brücke dürfe nur noch bis Ende 2012 benutzt werden, sollte abgerissen und neu gebaut werden.

Andere Experten bezweifeln, dass die Lebensdauer des denkmalgeschützten Bauwerks tatsächlich abgelaufen ist. In den nächsten Tagen erscheint ein Gutachten des Bundesdenkmalamtes. Dann sollte

eine endgültige Klärung der Zukunft der Eisenbahnbrücke möglich sein.

Der Brückeneigentümer ÖBB überwacht nun ständig den Zustand des Bauwerks und führt auch Reparaturarbeiten durch. „Wir messen regelmäßig Spannung und Korrosion“, sagt ÖBB-Pressesprecher Mario Brunnmayr. Und bis zum heurigen Herbst werde der Hauptträger der Brücke verstärkt, sagt Brunnmayr.

Zukunft der Bahn ungewiss

Ob die Bundesbahnen die Brücke künftig überhaupt noch brauchen, lässt Brunnmayr offen. Die ÖBB benötigt die Brücke für die Mühlekreisbahn. Doch deren Zukunft ist ungewiss. „Über die Zukunft der Mühlekreisbahn laufen Gespräche“, sagt Brunnmayr.

Der Linzer Gemeinderat erklärt die Eisenbahnbrücke und

deren Umgebung morgen, Donnerstag, zum Neuplanungsgebiet. Dadurch sollen Flächen für eine neue Straßen- und Schienenbrücke gesichert werden. „Diese Erklärung ist allerdings kein Präjudiz, die Eisenbahnbrücke abzureißen“, sagt Vizebürgermeister Erich Watzl (VP). Er wirft den verantwortlichen SP-Politikern vor, nicht

rechtzeitig gehandelt und entsprechende VP-Anträge ignoriert zu haben.

Eine neue Brücke bei der Eisenbahnbrücke ist voraussichtlich auch für die geplante zweite Linzer Straßenbahnachse nötig. Denn eine Untertunnelung der Donau sei laut Insidern für das Straßenbahnprojekt kaum geeignet. (gsto)

STICHWORT

Rot-Grün für Abriss der Eisenbahnbrücke

Abreißen und schnell eine neue Brücke an der Stelle der Eisenbahnbrücke bauen – dazu tendiert nicht nur die SP, sondern auch die Grünen im Linzer Gemeinderat. „Nach dem derzeit vorliegenden Gutachten ist die Eisenbahnbrücke ja nicht mehr zu erhalten“, sagt Grünen-Fraktionschefin Gerda Lenger.

Die VP plädiert dafür, noch das Gutachten des Denkmalamtes abzuwarten. Wenn die Eisenbahnbrücke zu erhalten ist, dann sollte daneben eine zweite Brücke errichtet werden, so der Vizebürgermeister Erich Watzl (VP). Die FP tritt für die Erhaltung der Eisenbahnbrücke ein.



Heiße Eisen

Wird die Eisenbahnbrücke abgerissen, dann verliert Linz (erneut) einen markanten Bau. Das würde sich in die Tradition des würdevollen Umgangs mit dem baulichen Linzer Erbe (zum Beispiel 1969 die Sprengung der Wollzeugfabrik) einreihen.

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke kann aber die kommenden Anforderungen nicht allein bewältigen. Denn künftig sollen nicht nur Fußgänger, Radfahrer, Autos und vielleicht auch weiter die Mühlekreisbahn die Donau an dieser Stelle überqueren.

Auch für die zweite Straßenbahnachse, an der die Linz AG tüftelt, wird voraussichtlich an dieser Stelle die Donau überqueren. Dadurch würde eine zusätzliche Brücke notwendig.

Das hätte Auswirkungen auf die Umgebung. Denn betroffen wäre auch das Donauparkstadion, der Fußballplatz von Blau-Weiß. Auf der Urfahrer Seite müssten Freizeitanlagen verschwinden, womöglich auch ein Gastgarten.

Von Neuplanungen im Bereich der Eisenbahnbrücke betroffen wäre voraussichtlich auch eine Schrebergartenanlage. Eingriffe in solche Anlagen sind besonders heikel, wissen erfahrene Gemeindepolitiker. Angesichts dieser Probleme im Umfeld der Eisenbahnbrücke ist nicht nur der Denkmalschutz für die Brücke ein heißes Eisen.

E-Mail: egstoettner@nachrichten.at

Bei der Eisenbahnbrücke lauern heikle Probleme

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 30.06.2010 - Seite

Bahn repariert Eisenbahnbrücke notdürftig, will sie aber 2012 sperren

LINZ. Kann die Linzer Eisenbahnbrücke nach 2012 noch benutzt werden? In den nächsten Tagen erscheint ein Gutachten des Bundesdenkmalamtes, das diese Frage klären soll. Für die ÖBB, der die Brücke gehört, ist aber klar: Ende 2012 muss das 110 Jahre alte Bauwerk gesperrt werden.

Die Bundesbahnen berufen sich dabei auf das Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink, das bei seinem Erscheinen viel Aufsehen auslöste. Denn die Brücke dürfe nur noch bis Ende 2012 benutzt werden, sollte abgerissen und neu gebaut werden.

Andere Experten bezweifeln, dass die Lebensdauer des denkmalgeschützten Bauwerks tatsächlich abgelaufen ist. In den nächsten Tagen erscheint ein Gutachten des Bundesdenkmalamtes. Dann sollte eine endgültige Klärung der Zukunft der Eisenbahnbrücke möglich sein.

Der Brückeneigentümer ÖBB überwacht nun ständig den Zustand des Bauwerks und führt auch Reparaturarbeiten durch. "Wir messen regelmäßig Spannung und Korrosion", sagt ÖBB-Pressesprecher Mario Brunnmayr. Und bis zum heurigen Herbst werde der Hauptträger der Brücke verstärkt, sagt Brunnmayr.

Zukunft der Bahn ungewiss

Ob die Bundesbahnen die Brücke künftig überhaupt noch brauchen, lässt Brunnmayr offen. Die ÖBB benötigt die Brücke für die Mühlkreisbahn. Doch deren Zukunft ist ungewiss. "Über die Zukunft der Mühlkreisbahn laufen Gespräche", sagt Brunnmayr.

Der Linzer Gemeinderat erklärt die Eisenbahnbrücke und deren Umgebung morgen, Donnerstag, zum Neuplanungsgebiet. Dadurch sollen Flächen für eine neue Straßen- und Schienenbrücke gesichert werden. "Diese Erklärung ist allerdings kein Präjudiz, die Eisenbahnbrücke abzureißen", sagt Vizebürgermeister Erich Watzl (VP). Er wirft den verantwortlichen SP-Politikern vor, nicht rechtzeitig gehandelt und entsprechende VP-Anträge ignoriert zu haben.

Eine neue Brücke bei der Eisenbahnbrücke ist voraussichtlich auch für die geplante zweite Linzer Straßenbahnachse nötig. Denn eine Untertunnelung der Donau sei laut Insidern für das Straßenbahnprojekt kaum geeignet. (gsto)

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke ist ein markanter Teil des Linzer Stadtbildes. Doch die Zukunft der Brücke ist ungewiss.

Stichwort

Rot-Grün für Abriss der Eisenbahnbrücke



Kommentar
von Erhard Gstöttner

Von vorgestern?

Denkmalerschutz für Kirchen und Schlösser, das ist keine Frage. Denkmalwürdig sind freilich nicht nur solche Dokumente. Nicht nur das Prunkvolle ist zu schützen, sondern auch Alltägliche.

Die Linzerinnen und Linzer, das zeigt eine aktuelle Umfrage (Bericht auf dieser Seite), befürworten grundsätzlich Denkmalschutz, beurteilen ihn unaufgeregt.

Im Alltag ist der Umgang mit alten Bauten, die nicht prunkvoll und repräsentativ sind, aber noch immer schwierig. Als die OÖNachrichten vor 20 Jahren für die Erhaltung der Tuchfabrik in Kleinmünchen eintraten, reagierten Politiker verständnislos. Durch Privatinitiative gelang es, das Gebäude zu erhalten, als Wohnhaus und Kirche zu nutzen.

Hat sich seither in der Haltung der Linzer Politiker etwas geändert? Linz nimmt sich um die Tabakfabrik an. Zugleich pflegen auch Linzer Politiker ein Denkmalschutz-Verständnis von vorgestern, wonach nur das Prunkvolle und Spektakuläre erhaltenswert sei.

E-Mail: egstoettner@nachrichten.at



Photo: Wolfgang Kerschbaum

55 Prozent der Linzer haben keine Freude mit einem Abriss der Eisenbahnbrücke, 59 Prozent sind gegen Brückenkopf-Aufbauten.

Umfrage: Mehrheit der Linzer für Erhaltung der Eisenbahnbrücke

LINZ. Was halten die Linzerinnen und Linzer vom drohenden Abriss der 110 Jahre alten und denkmalgeschützten Eisenbahnbrücke? Eine repräsentative Umfrage zeigt: Nur 39 Prozent sind für das Abreißen.

VON ERHARD GSTÖTTNER

55 Prozent der Linzerinnen und Linzer gefällt die Abriss-Variante „nicht besonders“ oder „gar nicht“. Und 67 Prozent der Linzer Bevölkerung halten die Eisenbahnbrücke für ein besonderes Markenzeichen von Linz.

Das ergab eine repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Inas. Für die Ende Mai durchgeführte Untersuchung wurden 600 Linzerinnen und Linzer ab dem 16. Lebens-

jahr telefonisch befragt. Auftraggeber der Umfrage ist die Linzer VP.

Wie berichtet empfiehlt ein Gutachter den Abriss der 110 Jahre alten denkmalgeschützten Brücke, die Eigentum der ÖBB ist. Die Entscheidung wurde vertagt, da noch ein Gutachten des Bundesdenkmalamtes abgewartet wird.

Die Meinungsforscher eruierten auch die grundsätzliche Haltung der Linzer Bevölkerung zu denkmalgeschützten Bauten.

„Sollten alte Wahrzeichen unter allen Umständen eher erhalten werden, oder sollte man in Ausnahmefällen eher auf den Denkmalschutz verzichten?“, lautete die zentrale Frage. 47 Prozent der Befragten

sind für Erhalten unter allen Umständen. 45 Prozent der Befragten gaben an, dass man in Ausnahmefällen auf solche Bauten verzichten könnte. Acht Prozent gaben kein Urteil ab, 56 Prozent sagen, dass sie mit

dem Umgang mit traditionellen Bauwerken in Linz zufrieden seien. 35 Prozent gaben jedoch an, dass es am Linzer Umgang mit Denkmälern einiges bzw. vieles zu kritisieren gebe.

Die Brückenkopfgebäude

Inas erhob auch die Meinung zu den (im vergangenen Jahr geplanten) Glasaufbauten auf den Brückenkopfgebäuden. 59 Prozent der Befragten sprachen sich gegen die Errichtung der Glasgebäude aus.

„Die Linzer haben Interesse am Denkmalschutz und ein gutes Sensorium für Erhaltenswertes. Die Politik ist gut beraten, die Bevölkerung ernst zu nehmen“, sagt der Linzer VP-Chef Vizebürgermeister Erich Watzl über die Umfrage.

STICHWORT

Etwas Besonderes

Seit Anfang an wird die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke von Zügen und auch von anderen Fahrzeugen benutzt. Das denkmalgeschützte Bauwerk ist die letzte in ihrer ursprünglichen Form erhaltene Stahlfachwerkbrücke an der Donau zwischen Regensburg und Budapest.

Keine Informationen über die Zukunft der Eisenbahnbrücke

Gemeinderat beschließt neue Widmung — Schrebergärten in Gefahr
Fußballklub Blau-Weiß wird im Juli mit Vbgm. Dolezal verhandeln



Ein Wahrzeichen von Linz: Die 110 Jahre alte Eisenbahn soll in Pension geschickt werden. Foto: Rühl

LINZ — Gestern wurden die Weichen für einen Neubau der Eisenbahnbrücke formell gestellt. Im Linzer Gemeinderat wurde die Umwidmung der Brückenkopfflächen beschlossen, damit diese nun dem Verkehr zur Verfügung stehen und vorerst nicht verbaut werden können. Doch ob, wann, wie, wo und womit man künftig die Donau

überqueren kann, bleibt noch ungewiss. In der kommenden Woche soll das Gutachten des Bundesdenkmalamtes kommen, dann steht zumindest fest, ob abgerissen werden darf oder saniert werden muss. Den Anrainern macht die Ungewissheit Angst. Am 22. Juli hat Blau-Weiß-Präsident Hermann Schellmann einen Termin bei Vbgm.

Christiana Dolezal. Ein Thema: Die Zukunft des Fußballplatzes. Im Vorjahr hat — wie berichtet — die Stadt das Areal von der Austria Tabak erworben und wollte den Fußballplatz modernisieren. Doch nun könnte alles anders werden, denn bei einem Neubau würde man Teile des Platzes benötigen. Ebenfalls in Aufregung sind die Schrebergärtner entlang der Eisenbahngleise. Sie haben schon Widerstand angekündigt, sollten ihre Gärten dem Neubau zum Opfer fallen. Und auf mehr Information hofft man auf der anderen Seite der Donau: „Wir wissen es nur aus den Medien“, erklärt Gerhard Mayer vom GH Lindbauer, er bangt um die Hälfte seines Schanigartens. „Außerdem ist die Eisenbahnbrücke ein Wahrzeichen der Stadt.“

Semperei der Woche

Der Staat zahlt sechzehntausend Millionen pro Jahr an öffentlichen Subventionen. Doch manche Förderungs-Hausierer sind profitmäßig Abkassierer.

Gerechtigkeit statt Hängematte und Geld für Hungrige statt Sattel! Bald weiß man, wie der Hase rennt, der Staatszuschuss wird transparent.



h.semper@volksblatt.at

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 02.07.2010 - Seite

Kommentar.

von Erhard Gstöttner

Von vorgestern?

Denkmalschutz für Kirchen und Schlösser, das ist keine Frage. Denkmalwürdig sind freilich nicht nur solche Dokumente. Nicht nur das Prunkvolle ist zu schützen, sondern auch Alltägliches.

Die Linzerinnen und Linzer, das zeigt eine aktuelle Umfrage (Bericht auf dieser Seite), befürworten grundsätzlich Denkmalschutz, beurteilen ihn unaufgeregt.

Im Alltag ist der Umgang mit alten Bauten, die nicht prunkvoll und repräsentativ sind, aber noch immer schwierig. Als die OÖNachrichten vor 20 Jahren für die Erhaltung der Tuchfabrik in Kleinmünchen eintraten, reagierten Politiker verständnislos. Durch Privatinitiative gelang es, das Gebäude zu erhalten, als Wohnhaus und Kirche zu nutzen.

Hat sich seither in der Haltung der Linzer Politiker etwas geändert? Linz nimmt sich um die Tabakfabrik an. Zugleich pflegen auch Linzer Politiker ein Denkmalschutz-Verständnis von vorgestern, wonach nur das Prunkvolle und Spektakuläre erhaltenswert sei.

E-Mail: e.gstoettner@nachrichten.at

Linzer Politiker und ihr Verständnis von Denkmalschutz

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 02.07.2010 - Seite

Umfrage: Mehrheit der Linzer für Erhaltung der Eisenbahnbrücke

LINZ. Was halten die Linzerinnen und Linzer vom drohenden Abriss der 110 Jahre alten und denkmalgeschützten Eisenbahnbrücke? Eine repräsentative Umfrage zeigt: Nur 39 Prozent sind für das Abreißen.

Von Erhard Gstöttner

55 Prozent der Linzerinnen und Linzer gefällt die Abriss-Variante "nicht besonders" oder "gar nicht". Und 67 Prozent der Linzer Bevölkerung halten die Eisenbahnbrücke für ein besonderes Markenzeichen von Linz.

Das ergab eine repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Imas. Für die Ende Mai durchgeführte Untersuchung wurden 600 Linzerinnen und Linzer ab dem 16. Lebensjahr telefonisch befragt. Auftraggeber der Umfrage ist die Linzer VP.

Wie berichtet empfiehlt ein Gutachter den Abriss der 110 Jahre alten denkmalgeschützten Brücke, die Eigentum der ÖBB ist. Die Entscheidung wurde vertagt, da noch ein Gutachten des Bundesdenkmalamtes abgewartet wird.

Die Meinungsforscher eruierten auch die grundsätzliche Haltung der Linzer Bevölkerung zu denkmalgeschützten Bauten.

"Sollten alte Wahrzeichen unter allen Umständen eher erhalten werden, oder sollte man in Ausnahmefällen eher auf den Denkmalschutz verzichten?", lautete die zentrale Frage. 47 Prozent der Befragten sind für Erhalten unter allen Umständen. 45 Prozent der Befragten gaben an, dass man in Ausnahmefällen auf solche Bauten verzichten könnte. Acht Prozent gaben kein Urteil ab. 56 Prozent sagen, dass sie mit dem Umgang mit traditionellen Bauwerken in Linz zufrieden seien. 35 Prozent gaben jedoch an, dass es am Linzer Umgang mit Denkmälern einiges bzw. vieles zu kritisieren gebe.

Die Brückenkopfgebäude

Imas erhob auch die Meinung zu den (im vergangenen Jahr geplanten) Glasaufbauten auf den Brückenkopfgebäuden. 59 Prozent der Befragten sprachen sich gegen die Errichtung der Glasgebilde aus.

"Die Linzer haben Interesse am Denkmalschutz und ein gutes Sensorium für Erhaltenswertes. Die Politik ist gut beraten, die Bevölkerung ernst zu nehmen", sagt der Linzer VP-Chef Vizebürgermeister Erich Watzl über die Umfrage.

55 Prozent der Linzer haben keine Freude mit einem Abriss der Eisenbahnbrücke, 59 Prozent sind gegen Brückenkopf-Aufbauten.

stichwort

Etwas Besonderes

Seit Anfang an wird die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke von Zügen und auch von anderen Fahrzeugen benutzt. Das denkmalgeschützte Bauwerk ist die letzte in ihrer ursprünglichen Form erhaltene Stahlfachwerkbrücke an der Donau zwischen Regensburg und Budapest.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 06.07.2010 - Seite

Kommentar

von Herbert Schorn

Zukunftschance

Eisenbahnbrücke, Brückenkopfgebäude am Hauptplatz, Hitlerbauten - dass die Stadt Linz den Denkmalschutz manchmal am liebsten zum Mond schießen würde, ist bekannt. Zu oft stehen den Stadtvätern und -müttern die Bewahrer im Weg, wenn es darum geht, rasche Lösungen für anstehende Infrastrukturprobleme zu finden. Dass die Denkmalschützer trotz enormen Drucks nicht aufgeben und für die Erhaltung historischer Bauwerke kämpfen, ist bewundernswert.

Im Fall der Milchtrinkhalle an der Blumau - und des bereits abgerissenen Unfallkrankenhauses - haben die Denkmalschützer aber kapituliert (dazu nebenstehender Bericht). Und das ist nicht schlecht. Die Milchtrinkhalle wurde kaum mehr frequentiert, weil sich Bedürfnisse und Struktur im Viertel seit den 50er-Jahren grundlegend geändert haben. Stattdessen erfährt der Stadtteil mit dem Bau des neuen Musiktheaters eine Aufwertung - und erhält damit eine riesige Chance, die dieser Bereich dringend nötig hat. Abwarten und Milch trinken ist nämlich zu wenig.

E-Mail: h.schorn@nachrichten.at

Die Milchtrinkhalle wird abgerissen - eine Chance

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 08.07.2010 - Seite

Eisenbahnbrücke: "September muss Monat der Entscheidungen werden"

LINZ. 2012 soll die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke für den Verkehr gesperrt werden - aber noch immer steht die Entscheidung, ob Sanierung oder Neubau, aus. Vizebürgermeister Klaus Luger drängt die Verantwortlichen zur Eile.

Von Herbert Schorn

Das letzte Wort in dieser Frage hat das Bundesdenkmalamt, weil die desolate Brücke unter Schutz steht. Doch dort wird noch immer geprüft: Ein Gutachter untersucht jenes Gutachten der Technischen Universität Wien, wonach die Eisenbahnbrücke nicht mehr sanierbar sei und nur noch bis Ende 2012 benützt werden könne.

Doch nicht wie geplant Anfang Juli, sondern erst einen Monat später wird es eine Entscheidung geben - aufgrund von Zusatzrecherchen und Urlauben. "Wir werden Vorschläge erarbeiten, wie man die Brücke doch noch erhalten kann", kündigt Richard Wittasek an.

Tragfähigkeit überprüft

Der Leiter der Abteilung Technische Denkmäler im Wiener Denkmalamt will etwa prüfen lassen, welche Nutzungsformen möglich sind und ob die Tragfähigkeit für eine eventuell querende Straßenbahn ausreicht. Wie berichtet planen die Linz Linien eine Donauquerung für die zweite Linzer Straßenbahnachse in diesem Bereich.

Vizebürgermeister Luger nimmt die neuerliche Verzögerung zur Kenntnis: "Die drei Wochen werden wir auch noch Zeit haben. Aus Sicht der Stadt muss der September der Monat der Entscheidungen werden." Denn selbst wenn über Sanierung oder Neubau entschieden sei, bleibe die Frage, wer die Brücke benutze. Weder Brückeneigentümer ÖBB, die mit der Mühlkreisbahn die Brücke verwenden, noch das Land, das City-S-Bahn und Regioliner formal beschlossen hat, haben über die weitere Vorgangsweise entschieden.

Neubau dauert vier Jahre

Das Problem: Je später die Entscheidung, umso länger wird der Zeitraum, in dem die täglich 16.000 Autofahrer auf die Brücke verzichten müssen. Ein Neubau braucht inklusive Planung und Behördenverfahren vier Jahre Zeit, auch die Sanierung der Brücke wird anspruchsvoll und zeitintensiv.

OÖN Nachrichten Zeitungssarchiv

zurück | neue Suche starten | zur Ergebnisübersicht

vom 22.07.2010 - Seite

Droht der Eisenbahnbrücke über die Traun das Linzer Schicksal?

WELS. Die Eisenbahnbrücke im Messegelände ist die Nahtstelle der Almtalbahn zu Wels. Doch wie ist es um ihren Zustand bestellt? Die ÖBB dementieren, dass die Stahlkonstruktion das Schicksal der Linzer Brücke ereilen kann.

Von Michael Viehhaber

Während die Diesellokomotiven der Reihe 5047 erst seit 1989 über die Traunbrücke rattern, versucht der Rost bereits seit 117 Jahren, sich in die Konstruktion zu fressen.

Sie ähnelt nicht nur äußerlich der Linzer Eisenbahnbrücke, sondern auch in ihrer Bauweise. Ihr Zustand sei aber im Vergleich zu Linz in Ordnung, sagt Mario Brunmayr, Sprecher der ÖBB: "Zustandskontrollen und regelmäßige Wartungsarbeiten an der Brücke werden laufend durchgeführt und gewährleisten die sichere Benutzbarkeit für den Bahnverkehr." Die Lebensdauer der Brücke sei rein davon abhängig, sagt Brunmayr.

"In Wels haben wir vielleicht bald die selbe Diskussion wie in Linz, wenn man zulange zuwartet", sagt der Weiser Günter Rübzig. Dem Unternehmer aus der Metallbranche schmerzt der äußere Zustand der Brücke doppelt: "Zumindest einen neuen Anstrich könnte sie vertragen." Gemeint ist jener Korrosionsschutz, der Schäden vermeidet, die am Stahl durch Rost entstehen.

In einem Punkt unterscheidet sich die Weiser Brücke wesentlich von der Schwester in der Landeshauptstadt: Sie wird nur von der Bahn befahren. In Linz rollen täglich auch tausende Autos darüber, auch setzt der Winterdienst mit Streugut der Brücke zusätzlich zu.

Der Faktor Almtalbahn

Jedoch lässt sich eine weitere Parallele herstellen: Was die Linzer Brücke - der Anschluss an die Stadt Linz - für die Mülkreisbahn ist, ist die Weiser Traunbrücke für die Almtalbahn. Diese zählte im vergangenen Jahr 273.000 Fahrgäste, ein Großteil davon pendelt nach Wels in die Arbeit oder zur Schule. "Laut ÖBB ist die Standhaftigkeit der Brücke gegeben. Eine Sanierung würde mehrere Millionen Euro kosten", sagt der Verkehrsstadtrat Gerhard Kroiß (FP). Er zeigt Verständnis, dass der Eigentümer kein zusätzliches Geld investiert, ist aber sicher: "Das Schicksal der Almtalbahn hängt von dieser Brücke ab."

Der Lärm der Zeit nagt an der Weiser Eisenbahnbrücke: Laut Eigentümer ÖBB hat die Konstruktion aber im Gegensatz zur Linzer Eisenbahnbrücke kein Ablaufdatum. (mv)

Über die Optik lässt sich streiten. Ich bin jedenfalls froh, wenn die Brücke halt. Von ihrem Schicksal hängt schließlich die Almtalbahn ab.

Gerhard Kroiß

Verkehrsstadtrat (FP)

Mir tut das Herz weh, wenn ich an der Brücke vorbeikomme. Für Messebesucher ist sie mit Sicherheit nicht sehr schön anzusehen.

Günter Rübzig

Weiser Unternehmer

In Linz entscheidet der Denkmalschutz über Sanierung oder Neubau der ÖBB-Brücke

WELS/LINZ. In Linz soll die 110 Jahre alte, denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke über die Donau 2012 für den Verkehr gesperrt werden. Die noch ältere Weiser ÖBB-Brücke über die Traun wurde erst 2004 unter Denkmalschutz gestellt.

Von Michael Viehhaber

Im Dezember des Vorjahres erschien jenes Gutachten, dass die Linzer Stadtpolitik vor eine schwierige Aufgabe stellt. Der Befund eines Wiener Universitätsprofessors, der im Auftrag der Bundesbahnen untersuchte: Die Brücke muss 2012 gesperrt werden. Bis kommenden Herbst soll eine Entscheidung fallen, wie es weitergeht.

Weil die Brücke unter Denkmalschutz steht, verkompliziert sich der Sachverhalt: Während SP und Grüne für einen Abriss mit anschließendem Neubau plädieren, warten die ÖBB derzeit auf ein zweites Gutachten, welches das Gutachten der Technischen Universität Wien prüft. Doch die Zeit drängt. Ein Neubau der Brücke würde inklusive Planung und Behördenverfahren vier Jahre dauern. Eine Sanierung wäre anspruchsvoll und ebenso zeitintensiv.

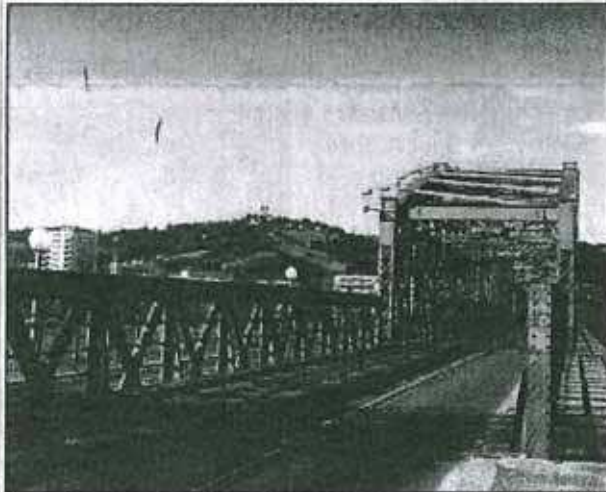
"Revolution im Brückenbau"

Anspruchsvoll deshalb, weil die antiquierte Bauweise eher ein Fall für das Museum ist. Das Bundesdenkmalamt (BDA) stellte die Weiser Brücke im Jahr 2004 per Bescheid unter Denkmalschutz. In der Begründung heißt es dazu: "Die genietete Eisenfachwerkkonstruktion stellt einen seltenen Vertreter dieser Bauweise dar. Die Eisenbahnbrücke dokumentiert anschaulich die technische Entwicklung auf diesem Gebiet." Das technische Denkmal habe eine besondere geschichtliche Bedeutung, später ist im Text von einer "Revolution im Brückenbauwesen" zu lesen.

Eine ÖBB-Sprecherin sagte: Diese Brücken waren damals nicht selten, allerdings hätten nur wenige den Zweiten Weltkrieg überdauert. Das Weiser Exemplar sei eines davon. Ein weiteres Argument des BDA: Das technische Denkmal ist auch deshalb bedeutsam, weil es noch immer seinem ursprünglichen Zweck dient: dem Bahnverkehr.

LINKE BRÜCKENSTRASSE/ Die Linke Brückenstraße wurde ab den 40er Jahren verbaut

Die Eisenbahnbrücke: Ein Linzer Wahrzeichen



Die Eisenbahnbrücke, die mehr als 100 Jahre alt ist, ist ein lebendiges Stück Geschichte der Stadt Linz. FOTO: URU

„Tak Tak Tak Tak“ – Gleichmäßig klappern die Eisengitter unterm Fahrrad. Mächtige Metallstreben ziehen vorbei. Die Linzer Eisenbahnbrücke: Ein über 100 Jahre altes Bauwerk, das zu Linz gehört wie der Pöstlingberg oder die Dreifaltigkeitssäule.

1497: Linz erhält das Brückenbau-Recht

Die Geschichte des Brückenbaus in Linz geht zurück ins Jahr 1497: Damals erhielt die Stadt Linz das Recht, eine

Brücke über die Donau zu schlagen und Linz erhielt eine Holzbrücke. Damit begann ein noch Jahrhunderte dauernder Streit mit den Urfahrern, die bis dahin für die Überfuhr zuständig gewesen waren und sich so ihrer Einnahmen beraubt sahen.

Von 1870 bis 1872 wurde die hölzerne Donaubrücke nach der Beschädigung durch ein Schiff schließlich abgerissen und durch eine eiserne Brücke ersetzt.

Bald zeigte sich der Bedarf

nach einer weiteren Brücke. Einerseits sollte die Mühlgreisbahn an die Hauptstrecke angebunden werden, andererseits entwickelte sich Linz zu einem wichtigen Verkehrspunkt in Oberösterreich.

Wegen der steigenden Bevölkerungszahl kam es zu einer enormen Verkehrssteigerung, der die bestehende Eisenbrücke nicht gewachsen war.

Innerhalb von drei Jahren erbaut

Die Linzer Eisenbahnbrücke wurde schließlich zwischen 1897 und 1900 um 1,2 Mill. Kronen gebaut und am 14. November 1900 eröffnet.

Durch die Erbauung der Eisenbahnbrücke kam auch die Linke Brückenstraße zu ihrem Namen.

In einer Kundmachung des Linzer Bürgermeisters aus dem Jahr 1901 heißt es: „Es wird hiemit verlautbart, dass der Viehtrieb und der Transport von Langholz zwischen Linz und Urfahr ausschließlich auf der neuen Donau-

brücke zu erfolgen hat, dass somit die alte Brücke hierzu nicht mehr benützt werden darf.“

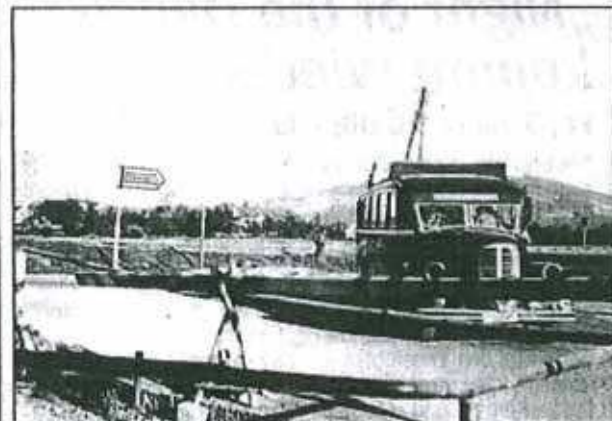
Die Eisenbahnbrücke überstand beide Weltkriege, vor allem auch die Bombardements von 1945. Die Linke Brückenstraße blieb bis zum 2. Weltkrieg weitgehend unverbaut.

Von „Hitlerbauten“ zum Geschäftsviertel

Die Verbauung der Linken Brückenstraße begann in der NS-Zeit, als ein forcierter Wohnungsbau („Hitlerbauten“) betrieben wurde. Dieser wurde dann auch in den 50er und 60er Jahren fortgesetzt.

Heute ist die Linke Brückenstraße ein belebtes Geschäfts- und Wohnviertel. Insbesondere im Bereich der Kreuzung mit der Freistädter Straße finden sich zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten.

Quelle: „Die Linzer Eisenbahnbrücke – Denkmal aus einer bewegten Zeit“ – Semesterarbeit 2002 Birgit Schober-Pointinger



So gemächlich ging es in der Linken Brückenstraße zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu. Der Anblick eines Automobils war schon etwas Besonderes.



Das Gasthaus Lindbauer kurz nach der vorigen Jahrhundertwende. Das straßenbestimmende Eckhaus verfügt über ein reiches secessionistisches Dekor. Die Gasträume im Inneren sind weitgehend original erhalten. Es bildet seit 100 Jahren einen echten Markstein. FOTOS: ARCHIV DER STADT LINZ

Eisenbahnbrücke nur noch bis Ende 2012 befahrbar

Das Gutachten zur Eisenbahnbrücke liegt nun vor: Bis Ende 2012 ist sie befahrbar, allerdings nur mit kurzfristigen Sanierungen und regelmäßigen Messungen der Belastbarkeit.

Für die denkmalgeschützte Linzer Eisenbahnbrücke, einem wichtigen Donauübergang für Straße, Schiene und Fußgänger, muss bis Ende 2012 eine Lösung gefunden werden. Höchstens bis zu diesem Zeitpunkt sei eine Nutzung möglich, sofern es zu kurzfristigen Sanierungsmaßnahmen und einem umfassenden Monitoringsystem komme, zitierten die ÖBB Mittwochnachmittag in einer Presseausendung aus einem Gutachten der Technischen Universität (TU) Wien gemeinsam mit der StahlVerbundBau Consulting GmbH.

Brücke durch Böen gefährdet

Man werde sich darum bemühen, gemeinsam mit der Stadt Linz und dem Land Oberösterreich möglichst schnell entsprechende Schritte zu setzen, hieß es. Die Brücke ist eine Stahlkonstruktion aus 1899 und durch Korrosion als Folge der Salztrennung auf der Straßenfahrbahn mittlerweile massiv geschädigt. Besonders die Windverbände - jene Teile, die die Brücke gegen den Wind stabilisieren - sind stark angegriffen. Dadurch ist die Brücke durch Windböen gefährdet.

In der Expertise wird dem Bauwerk eine „als ausreichend angesehene Tragfähigkeit bis zu einer Windgeschwindigkeit von maximal 85 km/h für den Straßenverkehr“ sowie bis maximal 75 km/h für den Bahnverkehr bescheinigt, sofern kurzfristige Sanierungsmaßnahmen gesetzt werden. Laut Gutachten müssten Teile des Windverbandes sofort saniert, die Brücke häufiger untersucht und regelmäßige Messung der Spannungen und die Messergebnisse zur Sicherstellung der Tragfähigkeit regelmäßig analysiert und bewertet werden. In der Nacht zum 2. März hat es eine Belastungsprobe gegeben, die Messergebnisse würden derzeit mit den errechneten Werten verglichen, berichteten die ÖBB.

Kepplinger: „Nur Neubau vertretbar“

Bild vergrößern



Tragfähig bis maximal Ende 2012 Bild: foto- kerschi.at

„Dem vorliegenden Gutachten ist eindeutig zu entnehmen, dass einzig ein Neubau eine technisch und wirtschaftlich vertretbare Variante ist“, erklärte Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger (SPÖ) in einer Aussendung. Der Denkmalschutz müsse rasch erklären, dass er seine Zustimmung dazu erteilen werde. Wie bereits beim „Brückengipfel“ im Dezember 2009 konstatiert, sei aufgrund der Konstruktion der Brücke eine Sanierung mit dauerhaftem Weiterbetrieb beinahe unmöglich und würde unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen. Ungeklärt bliebe bei dieser Variante auch die Lebensdauer einer generalisanierten Brücke, da die Korrosionsanfälligkeit der Konstruktion damit nicht behoben werden kann.

Luger: Entscheidung über Mühlekreisbahn

Der zuständige Linzer Vizebürgermeister Klaus Luger (SPÖ) fordert nun eine Entscheidung über die „ang mit dem Bestand der Eisenbahnbrücke verzahnte Zukunft“ der Mühlekreisbahn. Die weiteren Planungen für die Neuerrichtung des Bauwerks seien davon abhängig, erklärte er am Nachmittag in einer Presseausendung.

Die Sanierungsmaßnahmen der Brücke bis Ende 2012 würden jährlich rund 500.000 Euro kosten, so Luger. Die ÖBB hatten Anfang März eine teilweise Schließung der teilweise gering ausgelasteten Mühlekreisbahn in Aussicht gestellt.

Mehr zum Thema

Droht der Eisenbahnbrücke über die Traun das Linzer Schicksal?

Eisenbahnbrücke: „September muss Monat der Entscheidungen werden“

Mehrheit der Linzer für Erhaltung der Eisenbahnbrücke

Kommentar: Von vorgestern?

ÖBB sperren 2012 reparierte Eisenbahnbrücke

Heiße Eisen

SP erhöht Druck für Abriss der Eisenbahnbrücke

„Das Vorgehen bei der Eisenbahnbrücke ist für Linz unwürdig“

Übergangsbetrieb für Eisenbahnbrücke kostet 1,2 Millionen Euro

Neue Eisenbahnbrücke braucht bis zwei Jahre Vorlaufzeit

Eisenbahnbrücke: Was wäre wenn ...?

« zurück zu Oberösterreich

5 Kommentare

Die Wortwahl... - von Strohmeyer - 08.04.2010 21:52 Uhr

...des Kronprinzen Luger ist auch bezeichnend: Die ÖBB hatten Anfang März eine teilweise

Schließung der teilweise gering ausgelasteten Mühlekreisbahn in Aussicht gestellt.

Na hoffentlich erfüllt sich sein sehnsüchtigster Wunsch. Wie man (ich) nur so blöd sein konnte Typen aus dieser Partei zu wählen (und da nehme ich von der Bundes- bis zur Gemeindeebene keine aus).

„Das Vorgehen bei der Eisenbahnbrücke ist für Linz unwürdig“

LINZ. Kann die Linzer Eisenbahnbrücke doch erhalten werden? Geht es nach der Mehrheit im Linzer Gemeinderat, muss sie weg. Ein Wissenschaftler kritisiert nun: „Das ist für Linz eigentlich unwürdig.“

Ein Gutachten besagt, dass die Eisenbahnbrücke sehr altertswach sei. Ein deutscher Experte arbeitet derzeit an einem weiteren Gutachten. Doch eine Mehrheit im Gemeinderat hat bereits beantragt, die 110 Jahre alte Brücke aus dem Denkmalschutz zu entlassen. VP und FP enthielten sich der Stimme.

„Während eines laufenden Verfahrens das zu beschließen, ist einer hochentwickelten Stadt unwürdig“, kritisiert der aus Linz stammende Wissenschaftler Gerhard Stadler. Er ist Professor für Industriearchäologie, Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Technischen Universität (TU) Wien. Stadler ist ein besonderer Linz-Kenner, Mitautor des Linz-Buches „Fabriken in der Stadt“.

Stadler mahnt, bei der Eisenbahnbrücke sorgfältig statt populistisch vorzugehen: Die Brücke ist ein bedeutendes Denkmal der Verkehrsgeschichte von Linz und Oberösterreich. Sie ist ein Denkmal nicht nur wegen ihres Alters, sondern auch wegen ihrer besonderen Konstruktion.“

Identität verdrängen

Mit der Eisenbahnbrücke würde Linz einen weiteren Teil der Identität verlieren, sagt Stadler. „Warum will man auch 40 Jahre nach der Sprengung der Wollzeugfabrik noch immer identitätsstiftendes abreißen?“ Stadler geht hart mit den für die Linzer Stadtentwicklung Verantwortlichen ins Gericht. „Sie verdrängen die Identität als Industriestadt, wollen alles Schmutzige oder historisch Belastete wegschieben.“

Anstatt sich schon vor Abschluss des Gutachtersverfahrens auf das Abreißen der Eisenbahnbrücke einzuschwören, sollte zunächst nachgedacht werden, sagt Stadler: „Man soll schauen, ob und wie man die Brücke sanieren und erweitern kann, so dass sie künftige Anforderungen erfüllen kann.“ Als Beispiel für ein

Bild vergrößern



Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke in Linz: Abreißen oder doch sanieren? Bild: Weibold

solches Vorgehen nennt Stadler die Verstärkung der 1913 eröffneten Eisenbahnhochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg in Schleswig-Holstein.

Mehr zum Thema

Droht der Eisenbahnbrücke über die Traun das Linzer Schicksal?
Eisenbahnbrücke: „September muss Monat der Entscheidungen werden“
Mehrheit der Linzer für Erhaltung der Eisenbahnbrücke
Kommentar: Von vorgestern?
ÖBB sperren 2012 reparierte Eisenbahnbrücke
Heiße Eisen
SP erhöht Druck für Abriss der Eisenbahnbrücke
Übergangsbetrieb für Eisenbahnbrücke kostet 1,2 Millionen Euro
Neue Eisenbahnbrücke braucht bis zwei Jahre Vorlaufzeit
Eisenbahnbrücke: Was wäre wenn ...?
Nun droht ein Gutachterstreit um die Eisenbahnbrücke
Einmalig an der mittleren Donau

« zurück zu Oberösterreich

25 Kommentare

Tunnel - von woppl - 19.05.2010 16:04 Uhr
hier gehört ein 4spuriger Tunnel gebaut....und basta an der Kohle kanns nicht scheitern wir habemn soviel dass wir's sogar verschenken

☒ Antwort schreiben

Neben alter Brücke eine neue bauen! - von orinoco - 19.05.2010 15:05 Uhr
Die alte Brücke sollte man sanieren und verstärken, diese dann nur noch für den Fußgänger-, Rad-, leichten Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr zulassen. Dann müsste man auch nicht mehr salzen und die Brücke würde lange erhalten bleiben. Etwas flussabwärts im Bereich des Parkplatzes vom Gasthaus Lindbauer sollte man sozusagen im Windschatten der alten eine neue Brücke nur für den PKW-, Bus- und LKW-Verkehr bauen. Damit wäre allen, dem Denkmalschutz sowie allen Verkehrsteilnehmern geholfen. Die Linzer Sozialisten begreifen bis heute nicht, daß architektonische Denkmäler sowohl für die eigene Identität der Stadt Linz als auch für den Fremdenverkehr enorm wichtig sind. Darum ist es unbegreiflich, daß die Linzer wie Schildbürger immer wieder dieselben Stadtobere wählen.

☒ Antwort schreiben

Wie hoch sind die Zusatzkosten - von Internerhoemchen - 19.05.2010 15:58 Uhr
für neue Pfeiler und den Bau der Brückenauffahrten?

Du willst wirklich krampfhaft eine Brücke am Leben erhalten, die sowieso bald abgerissen werden muss?

„Das Vorgehen bei der Eisenbahnbrücke ist für Linz unwürdig“

LINZ. Kann die Linzer Eisenbahnbrücke doch erhalten werden? Geht es nach der Mehrheit im Linzer Gemeinderat, muss sie weg. Ein Wissenschaftler kritisiert nun: „Das ist für Linz eigentlich unwürdig.“

Ein Gutachten besagt, dass die Eisenbahnbrücke sehr altersschwach sei. Ein deutscher Experte arbeitet derzeit an einem weiteren Gutachten. Doch eine Mehrheit im Gemeinderat hat bereits beantragt, die 110 Jahre alte Brücke aus dem Denkmalschutz zu entlassen. VP und FP enthielten sich der Stimme.

„Während eines laufenden Verfahrens das zu beschließen, ist einer hochentwickelten Stadt unwürdig“, kritisiert der aus Linz stammende Wissenschaftler Gerhard Stadler. Er ist Professor für Industriearchäologie, Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Technischen Universität (TU) Wien. Stadler ist ein besonderer Linz-Kenner, Mitautor des Linz-Buches „Fabriken in der Stadt“.

Stadler mahnt, bei der Eisenbahnbrücke sorgfältig statt populistisch vorzugehen. „Die Brücke ist ein bedeutendes Denkmal der Verkehrsgeschichte von Linz und Oberösterreich. Sie ist ein Denkmal nicht nur wegen ihres Alters, sondern auch wegen ihrer besonderen Konstruktion.“

Identität verdrängen

Mit der Eisenbahnbrücke würde Linz einen weiteren Teil der Identität verlieren, sagt Stadler. „Warum will man auch 40 Jahre nach der Sprengung der Wollzaugfabrik noch immer Identitätsstiftendes abreißen?“ Stadler geht hart mit den für die Linzer Stadtentwicklung Verantwortlichen ins Gericht. „Sie verdrängen die Identität als Industriestadt, wollen alles Schmutzige oder historisch Belastete wegschieben.“

Anstatt sich schon vor Abschluss des Gutachterverfahrens auf das Abreißen der Eisenbahnbrücke einzuschwören, sollte zunächst nachgedacht werden, sagt Stadler. „Man soll schauen, ob und wie man die Brücke sanieren und erweitern kann, so dass sie künftige Anforderungen erfüllen kann.“ Als Beispiel für ein



Bild vergrößern

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke in Linz: Abreißen oder doch sanieren? Bild: Weibold

solches Vorgehen nennt Stadler die Verstärkung der 1913 eröffneten Eisenbahnhochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg in Schleswig-Holstein.

Mehr zum Thema

Droht der Eisenbahnbrücke über die Traun das Linzer Schicksal?

Eisenbahnbrücke: „September muss Monat der Entscheidungen werden“

Meinheit der Linzer für Erhaltung der Eisenbahnbrücke

Kommentar: Von vorgestern?

OBB sperren 2012 reparierte Eisenbahnbrücke

Heiße Eisen

SP erhöht Druck für Abriss der Eisenbahnbrücke

Übergangsbetrieb für Eisenbahnbrücke kostet 1,2 Millionen Euro

Neue Eisenbahnbrücke braucht bis zwei Jahre Vorlaufzeit

Eisenbahnbrücke: Was wäre wenn ...?

Nun droht ein Gutachterstreit um die Eisenbahnbrücke

Einmalig an der mittleren Donau

« zurück zu Oberösterreich

25 Kommentare

Tunnel · von woppl · 19.05.2010 16:04 Uhr

hier gehört ein 4spüriger Tunnel gebaut... und basta an der Kohle kanns nicht scheitern wir haben soviel dass wir's sogar verschenken

☒ Antwort schreiben

Neben alter Brücke eine neue bauen! · von orinoco · 19.05.2010 15:05 Uhr

Die alte Brücke sollte man sanieren und verstärken, diese dann nur noch für den Fußgänger-, Rad-, leichten Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr zulassen. Dann müßte man auch nicht mehr setzen und die Brücke würde lange erhalten bleiben. Etwas flussabwärts im Bereich des Parkplatzes vom Gasthaus Lindbauer sollte man sozusagen im Windschatten der alten eine neue Brücke nur für den PKW-, Bus- und LKW-Verkehr bauen. Damit wäre allen, dem Denkmalschutz sowie allen Verkehrsteilnehmern geholfen. Die Linzer Sozialisten begreifen bis heute nicht, daß architektonische Denkmale sowohl für die eigene Identität der Stadt Linz als auch für den Fremdenverkehr enorm wichtig sind. Darum ist es unbegreiflich, daß die Linzer wie Schildbürger immer wieder dieselben Staldbären wählen.

☒ Antwort schreiben

Wie hoch sind die Zusatzkosten · von Internethoernchen · 19.05.2010 15:58 Uhr
für neue Pfeiler und den Bau der Brückenauffahrten?

Du willst wirklich kramphaf eine Brücke am Leben erhalten, die sowieso bald abgerissen werden muss?

Dienstag, 27. Juli 2010, 17:13 Uhr

Oberösterreich

Einmalig an der mittleren Donau

Die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke ist aus mehreren Gründen etwas Besonderes. Sie ist an der mittleren Donau zwischen Regensburg und Budapest die letzte fast unverändert erhaltene Brücke. Sie ist eine genietete Eisenkonstruktion, die es in Österreich kaum noch gibt. Etwas Besonderes ist auch die lange Vorlandbrücke des Bauwerks am Urfahrner Ufer.

Die 1900 eröffnete Brücke war von vornherein für eine gemeinsame Nutzung von Eisenbahn und Wagenverkehr geplant.

linz Tips Land & Leuse, S. 14
30. Woche 2010

FLÄCHENWIDMUNG

Neue Brückenpläne

LINZ. In der Juli-Sitzung des Linzer Gemeinderates, hat die Stadt Linz schon jetzt für den Fall vorgesorgt, dass im Bereich der Eisenbahnbrücke eine neue Donauquerung geschaffen werden muss. Die vorausschauende Flächenwidmung bietet einen breiten Gestaltungsspielraum

und berücksichtigt Projektvarianten für den Neubau einer Straßen- und Schienenbrücke.

Auf diese Weise ist eine gänzlich neue Brückenkonstruktion sowie eine Kombination aus bestehender Eisenbahnbrücke mit stromaufwärts angesetzter Donauquerung möglich. ■

Neues Gutachten: Eisenbahnbrücke in Linz darf nicht abgerissen werden

LINZ. Die nächste Runde in der Auseinandersetzung um die Erhaltung der denkmalgeschützten Linzer Eisenbahnbrücke hat begonnen. Ein nagelneues Gutachten des Bundesdenkmalamtes besagt: Die 110 Jahre alte Brücke kann saniert werden.

VON ERHARD GSTÖTTNER

Laut einem vom Brückeneigentümer ÖBB in Auftrag gegebenen Gutachten müsse das Bauwerk Ende 2012 gesperrt werden. Die Brücke könnte aber darüber hinaus benutzt werden, unter der Voraussetzung, dass sie saniert wird. Das ist die Grundaussage des Gutachtens des im deutschen Darmstadt ansässigen Industriearchäologen Rolf Höhmnn, den das Bundesdenkmalamt eingeschaltet hat.

Brücke drei Tage gesperrt

Doch schon demnächst wird das denkmalgeschützte Bauwerk für drei Tage gesperrt. Die Brücke ist von 17. bis 19. August in der Zeit von 8 bis 16 Uhr für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar. Grund der Sperre sind von den ÖBB in Auftrag gegebene Untersuchungen, die weitere Erkenntnisse über die Tragfähigkeit

der Brücke bringen sollen.

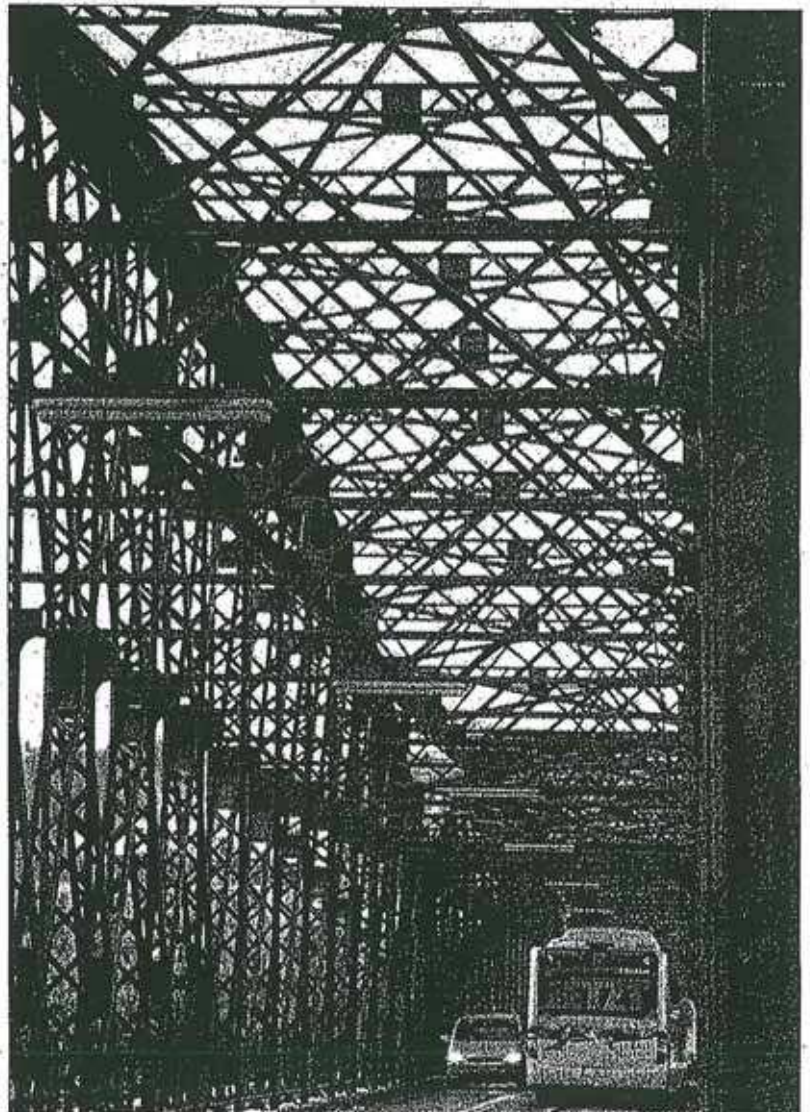
Basis dieser Untersuchung ist das von den ÖBB in Auftrag gegebene Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink. „Fink spricht sich nicht definitiv für einen Abriss der Eisenbahnbrücke aus“, sagt Richard Wittasek, Bundesdenkmalamt-Spezialist für technische Denkmäler.

Ausbau kaum möglich

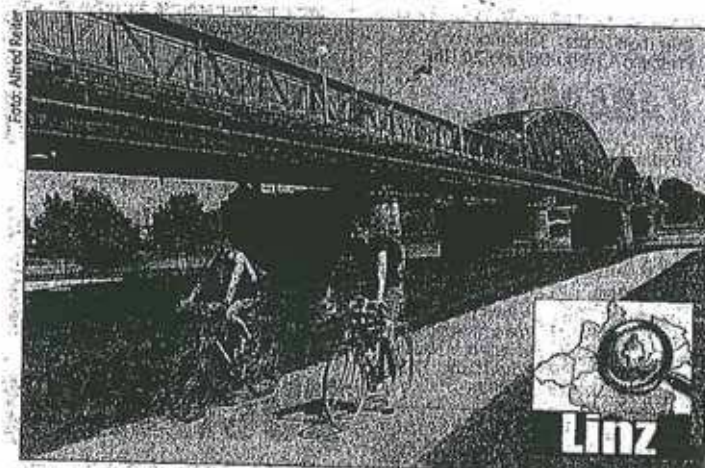
ÖBB-Gutachter Fink stellte in seiner Analyse fest, dass die Brücke nach 2012 gesperrt werden müsse. „Das heißt allerdings nicht, dass das Bauwerk am Ende der Lebensdauer ist“, sagen Denkmalschutz-Experten.

„Man muss sich anschauen, welcher technische Aufwand für die Sanierung nötig ist“, sagt Denkmalschützer Wittasek. Möglichkeiten für einen Um- oder Ausbau gebe es aber kaum: „Die Brücke ist als Ganzes zu schützen. Auch das statische Konzept ist ja auf die bestehende Brücke ausgelegt.“

Die Denkmalschutz-Experten prüfen jetzt das Höhmnn-Gutachten noch detailliert. Weitere Gespräche sollen nach der Urlaubszeit ab Ende August stattfinden.



Denkmalgeschützt ist die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke. (vowe)



Für Radfahrer bleibt die Brücke während der Bauarbeiten offen

ÖBB überprüft die Tragwerke genauer **Die Eisenbahnbrücke wird drei Tage völlig gesperrt**

Die Tragfähigkeit der Eisenbahnbrücke steht im Mittelpunkt weiterer Untersuchungen, die die ÖBB von 17. bis 19. August auf der Brücke durchführen werden. Der Donauübergang ist an diesen drei Tagen für Busse und Autos völlig gesperrt. Nur für Fußgänger und Radfahrer wird der Übergang trotzdem benutzbar bleiben.

Der motorisierte Verkehr wird über die Autobahnbrücke umgeleitet. „Als Arbeitsbeginn wurde bewusst der Dienstag festgesetzt, damit sich die Verkehrsteilnehmer besser auf die geänderte Verkehrssituation einstellen können“, erklärt Verkehrsreferent und Städtvize Klaus Luger. Die Analysen erfolgen dabei aus technischen Gründen bei Tageslicht.

Während die Reparaturen die Laufzeit der Brücke bis 2012 sicherstellen sollen, dauert die Diskussion um die weitere Zukunft an. Der-

zeit verzögern Urlaube die Veröffentlichung eines Gutachtens des Bundesdenkmalamtes – wir berichteten. „Das ist unverantwortlich und ein Affront gegenüber der Stadt Linz“, übt Gerda Lenger, Klubobfrau der Linzer Grünen, scharfe Kritik.

„Für eine leistungsfähige Brücke in diesem Bereich braucht es vor allem eine rasche Entscheidung.“

Gerda Lenger, grüne Klubobfrau Linz

Neues Gutachten: Eisenbahnbrücke in Linz darf nicht abgerissen werden

LINZ. Die nächste Runde in der Auseinandersetzung um die Erhaltung der denkmalgeschützten Linzer Eisenbahnbrücke hat begonnen. Ein nagelneues Gutachten des Bundesdenkmalamtes besagt: Die 110 Jahre alte Brücke kann saniert werden.

VON ERHARD GSTÖTTNER

Laut einem vom Brückeneigentümer ÖBB in Auftrag gegebenen Gutachten müsse das Bauwerk Ende 2012 gesperrt werden. Die Brücke könnte aber darüber hinaus benutzt werden, unter der Voraussetzung, dass sie saniert wird. Das ist die Grundaussage des Gutachtens des im deutschen Darmstadt ansässigen Industriearchäologen Rolf Höhmnn, den das Bundesdenkmalamt eingeschaltet hat.

Brücke drei Tage gesperrt

Doch schon demnächst wird das denkmalgeschützte Bauwerk für drei Tage gesperrt. Die Brücke ist von 17. bis 19. August in der Zeit von 8 bis 16 Uhr für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar. Grund der Sperre sind von den ÖBB in Auftrag gegebene Untersuchungen, die weitere Erkenntnisse über die Tragfähigkeit

der Brücke bringen sollen.

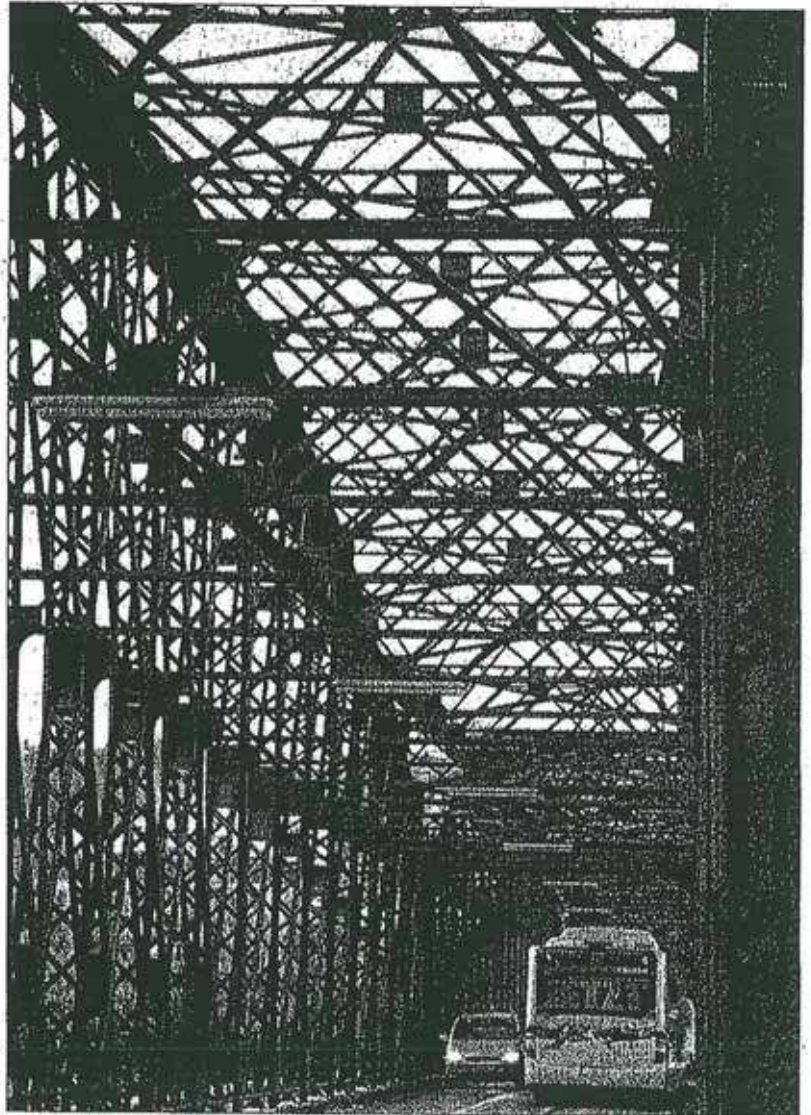
Basis dieser Untersuchung ist das von den ÖBB in Auftrag gegebene Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink. „Fink spricht sich nicht entschieden für einen Abriss der Eisenbahnbrücke aus“, sagt Richard Wittasek, Bundesdenkmalamt-Spezialist für technische Denkmäler.

Ausbau kaum möglich

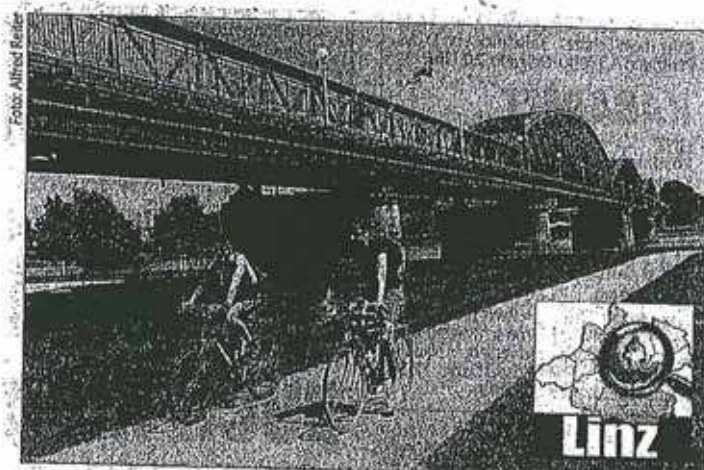
ÖBB-Gutachter Fink stellte in seiner Analyse fest, dass die Brücke nach 2012 gesperrt werden müsse. „Das heißt allerdings nicht, dass das Bauwerk am Ende der Lebensdauer ist“, sagen Denkmalschutz-Experten.

„Man muss sich anschauen, welcher technische Aufwand für die Sanierung nötig ist“, sagt Denkmalschützer Wittasek. Möglichkeiten für einen Um- oder Ausbau gebe es aber kaum: „Die Brücke ist als Ganzes zu schützen. Auch das statische Konzept ist ja auf die bestehende Brücke ausgelegt.“

Die Denkmalschutz-Experten prüfen jetzt das Höhmnn-Gutachten noch detailliert. Weitere Gespräche sollen nach der Urlaubszeit ab Ende August stattfinden.



Denkmalgeschützt ist die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke. (vowe)



Für Radfahrer bleibt die Brücke während der Bauarbeiten offen

ÖBB überprüft die Tragwerke genauer **Die Eisenbahnbrücke wird drei Tage völlig gesperrt**

Die Tragfähigkeit der Eisenbahnbrücke steht im Mittelpunkt weiterer Untersuchungen, die die ÖBB von 17. bis 19. August auf der Brücke durchführen werden. Der Donauübergang ist an diesen drei Tagen für Busse und Autos völlig gesperrt. Nur für Fußgänger und Radfahrer wird der Übergang trotzdem benutzbar bleiben.

Der motorisierte Verkehr wird über die Autobahnbrücke umgeleitet. „Als Arbeitsbeginn wurde bewusst der Dienstag festgesetzt, damit sich die Verkehrsteilnehmer besser auf die geänderte Verkehrssituation einstellen können“, erklärt Verkehrsreferent und Städtvize Klaus Luger. Die Analysen erfolgen dabei aus technischen Gründen bei Tageslicht.

Während die Reparaturen die Laufzeit der Brücke bis 2012 sicherstellen sollen, dauert die Diskussion um die weitere Zukunft an. Der-

zeit verzögern Urlaube die Veröffentlichung eines Gutachtens des Bundesdenkmalamtes – wir berichteten. „Das ist unverantwortlich und ein Affront gegenüber der Stadt Linz“, übt Gerda Lenger, Klubobfrau der Linzer Grünen, scharfe Kritik.

„Für eine leistungsfähige Brücke in diesem Bereich braucht es vor allem eine rasche Entscheidung.“

Gerda Lenger, grüne Klubobfrau, Linz

„Das Vorgehen bei der Eisenbahnbrücke ist für Linz unwürdig“

LINZ. Kann die Linzer Eisenbahnbrücke doch erhalten werden? Geht es nach der Mehrheit im Linzer Gemeinderat, muss sie weg. Ein Wissenschaftler kritisiert nun: „Das ist für Linz eigentlich unwürdig.“

VON ERHARD GSTÖTTNER

Ein Gutachten besagt, dass die Eisenbahnbrücke sehr altersschwach sei. Ein deutscher Experte arbeitet derzeit an einem weiteren Gutachten. Doch eine Mehrheit im Gemeinderat hat bereits beantragt, die 110 Jahre alte Brücke aus dem Denkmalschutz zu entlassen. VP und FP enthielten sich der Stimme.

„Während eines laufenden Verfahrens das zu beschließen, ist einer hochentwickelten Stadt unwürdig“, kritisiert der aus Linz stammende Wissenschaftler Gerhard Stadler. Er ist Professor für Industriearchäologie, Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Technischen Universität (TU) Wien. Stadler ist ein besonderer Linz-Kenner, Mitautor des Linz-Buches „Fabriken in der Stadt“.

Stadler mahnt, bei der Eisenbahnbrücke sorgfältig

statt populistisch vorzugehen: „Die Brücke ist ein bedeutendes Denkmal der Verkehrsgeschichte von Linz und Oberösterreich. Sie ist ein Denkmal nicht nur wegen ihres Alters, sondern auch wegen ihrer besonderen Konstruktion.“

Identität verdrängen

Mit der Eisenbahnbrücke würde Linz einen weiteren Teil der Identität verlieren, sagt Stadler: „Warum will man auch 40 Jahre nach der Sprengung der Wollzeugfabrik noch immer Identitätsstiftendes abreißen?“ Stadler geht hart mit den für die Linzer Stadtentwicklung Verantwortlichen ins Gericht: „Sie

verdrängen die Identität als Industriestadt, wollen alles Schmutzige oder historisch Belastete wegschieben.“

Anstatt sich schon vor Abschluss des Gutachterverfahrens auf das Abreißen der Eisenbahnbrücke einzuschwören, sollte zunächst nachgedacht werden, sagt Stadler: „Man soll schauen, ob und wie man die Brücke sanieren und erweitern kann, so dass sie künftige Anforderungen erfüllen kann.“ Als Beispiel für ein solches Vorgehen nennt Stadler die Verstärkung der 1913 eröffneten Eisenbahnhochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg in Schleswig-Holstein.

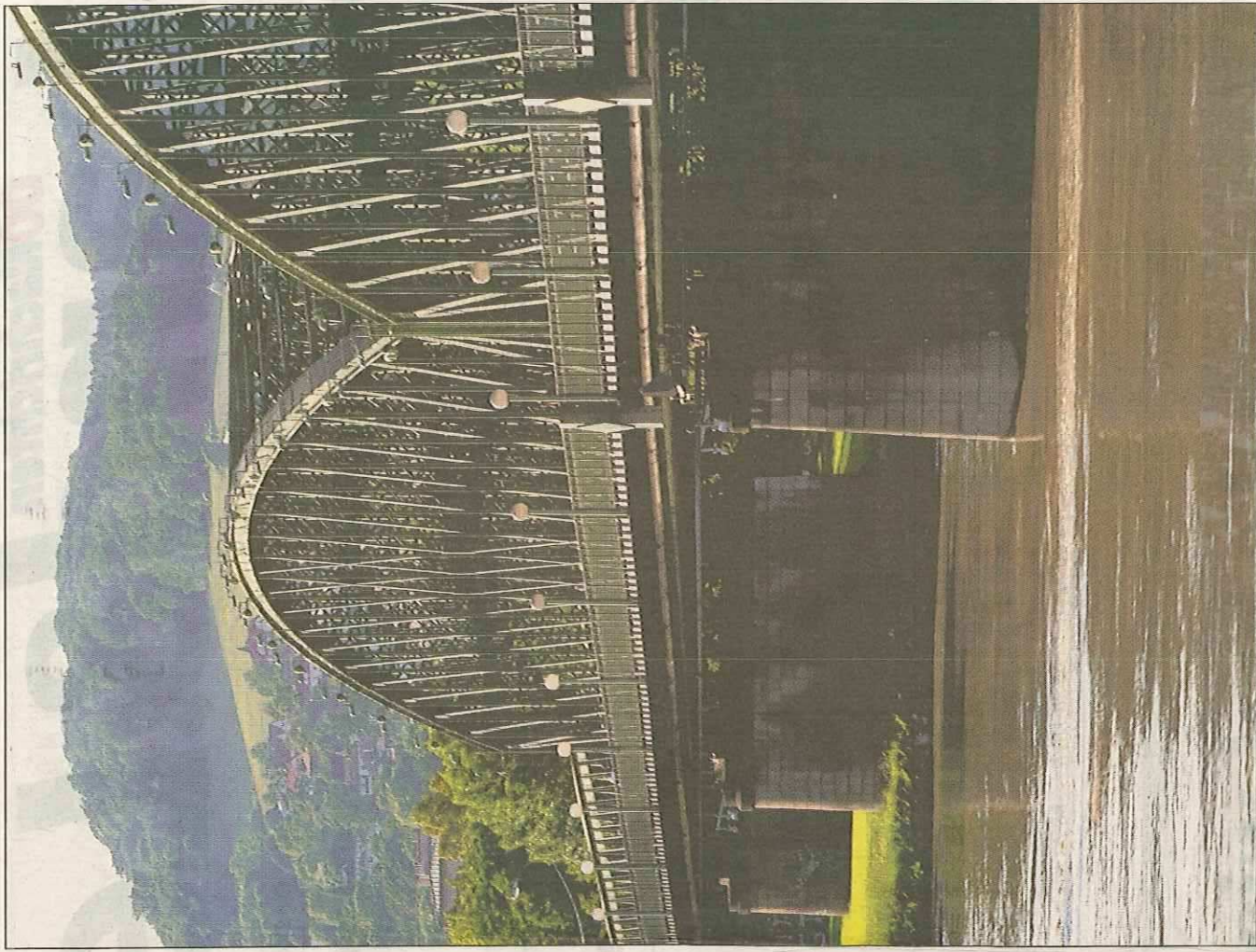
STICHWORT

Einmalig an der mittleren Donau

Die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke ist aus mehreren Gründen etwas Besonderes. Sie ist an der mittleren Donau zwischen Regensburg und Budapest die letzte fast unveränderte erhaltene Brücke. Sie ist eine genietete Eisenkonstruktion, die es in Österreich

reich kaum noch gibt. Etwas Besonderes ist auch die lange Vorlandbrücke des Bauwerks am Urfahrner Ufer.

Die 1900 eröffnete Brücke war von vornherein für eine gemeinsame Nutzung von Eisenbahn und Wagenverkehr geplant.



Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke in Linz: Abreißen oder doch sanieren?

Foto: Weibold

Vorbereitungen für neue Donaubrücke

LINZ. Ob die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke erhalten oder abgerissen wird, ist noch nicht entschieden. Der Linzer Gemeinderat bereitet aber die rechtlichen Möglichkeiten für den Bau einer neuen Brücke im Bereich der Eisenbahnbrücke vor. Zu diesem Zweck beschließt das Stadtparlament diesen Donnerstag die Erklärung einer Zone im Bereich der alten Brücke zum Neuplanungsgebiet.

Durch diese Regelung werde sowohl der Neubau einer Brücke als auch eine so genannte Zwei-Brücken-Lösung - Erhalt der Eisenbahnbrücke und eine neue Brücke daneben - möglich, sagt der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP).

Laut einem Gutachten ist die Lebensdauer der 110 Jahre alten Brücke stark beschränkt. Das Bauwerk dürfe bei starkem Wind nicht mehr befahren werden. Die ÖBB, der die Brücke gehört, müssen nun in Sanierungsarbeiten investieren. Dennoch ist die Brücke laut derzeitigem Stand nur bis Ende 2011 befahrbar. Die endgültige Entscheidung über die Zukunft des historischen Bauwerks, das auch wichtig für das Linzer Stadtbild ist, ist erst dann möglich, wenn ein vom Bundesdenkmalamt in Auftrag gegebenes Gutachten vorliegt. (gsto)

Neues Gutachten: Eisenbahnbrücke in Linz darf nicht abgerissen werden

LINZ. Die nächste Runde in der Auseinandersetzung um die Erhaltung der denkmalgeschützten Linzer Eisenbahnbrücke hat begonnen. Ein nagelneues Gutachten des Bundesdenkmalamtes besagt: Die 110 Jahre alte Brücke kann saniert werden.

VON ERHARD GSTÖTTNER

Laut einem vom Brückeneigentümer ÖBB in Auftrag gegebenen Gutachten müsse das Bauwerk Ende 2012 gesperrt werden. Die Brücke könnte aber darüber hinaus benutzt werden, unter der Voraussetzung, dass sie saniert wird. Das ist die Grundaussage des Gutachtens des im deutschen Darmstadt ansässigen Industriearchäologen Rolf Höhmann, den das Bundesdenkmalamt eingeschaltet hat.

Brücke drei Tage gesperrt

Doch schon demnächst wird das denkmalgeschützte Bauwerk für drei Tage gesperrt. Die Brücke ist von 17. bis 19. August in der Zeit von 8 bis 16 Uhr für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar. Grund der Sperre sind von den ÖBB in Auftrag gegebene Untersuchungen, die weitere Erkenntnisse über die Tragfähigkeit

der Brücke bringen sollen.

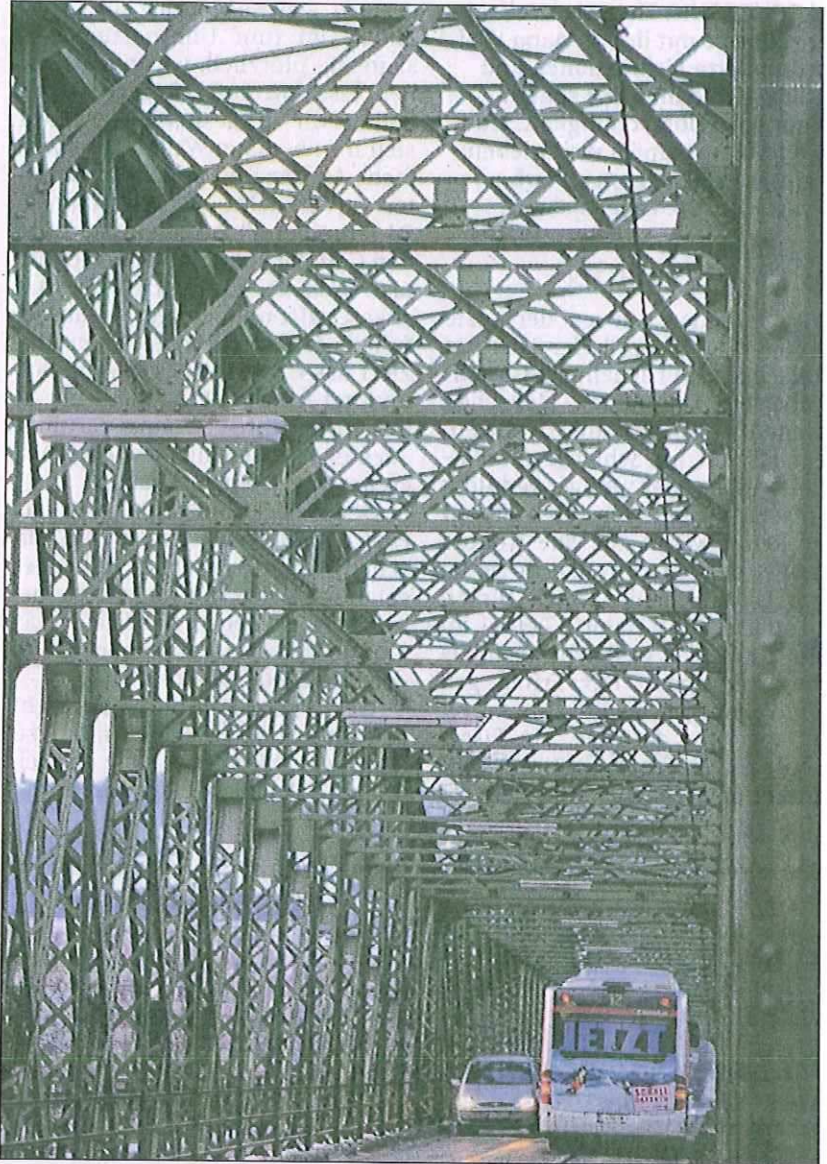
Basis dieser Untersuchung ist das von den ÖBB in Auftrag gegebene Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink. „Fink spricht sich nicht dezidiert für einen Abriss der Eisenbahnbrücke aus“, sagt Richard Wittasek, Bundesdenkmalamt-Spezialist für technische Denkmäler.

Ausbau kaum möglich

ÖBB-Gutachter Fink stellte in seiner Analyse fest, dass die Brücke nach 2012 gesperrt werden müsse. „Das heißt allerdings nicht, dass das Bauwerk am Ende der Lebensdauer ist“, sagen Denkmalschutz-Experten.

„Man muss sich anschauen, welcher technische Aufwand für die Sanierung nötig ist“, sagt Denkmalschützer Wittasek. Möglichkeiten für einen Um- oder Ausbau gebe es aber kaum: „Die Brücke ist als Ganzes zu schützen. Auch das statische Konzept ist ja auf die bestehende Brücke ausgelegt.“

Die Denkmalschutz-Experten prüfen jetzt das Höhmann-Gutachten noch detailliert. Weitere Gespräche sollen nach der Urlaubszeit ab Ende August stattfinden.



Denkmalgeschützt ist die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke. (vow)

Foto: Alfred Reiter



Für Radfahrer bleibt die Brücke während der Bauarbeiten offen

ÖBB überprüft die Tragwerke genauer **Die Eisenbahnbrücke wird drei Tage völlig gesperrt**

Die Tragfähigkeit der Eisenbahnbrücke steht im Mittelpunkt weiterer Untersuchungen, die die ÖBB von 17. bis 19. August auf der Brücke durchführen werden. Der Donauübergang ist an diesen drei Tagen für Busse und Autos völlig gesperrt. Nur für Fußgänger und Radfahrer wird der Übergang trotzdem benutzbar bleiben.

Der motorisierte Verkehr wird über die Autobahnbrücke umgeleitet. „Als Arbeitsbeginn wurde bewusst der Dienstag festgesetzt, damit sich die Verkehrsteilnehmer besser auf die geänderte Verkehrssituation einstellen können“, erklärt Verkehrsreferent und Städtvize Klaus Luger. Die Analysen erfolgen dabei aus technischen Gründen bei Tageslicht.

Während die Reparaturen die Laufzeit der Brücke bis 2012 sicherstellen sollen, dauert die Diskussion um die weitere Zukunft an. Der-

zeit verzögern Urlaube die Veröffentlichung eines Gutachtens des Bundesdenkmalamtes – wir berichteten. „Das ist unverantwortlich und ein Affront gegenüber der Stadt Linz“, übt Gerda Lenger, Klubobfrau der Linzer Grünen, scharfe Kritik.

„Für eine leistungsfähige Brücke in diesem Bereich braucht es vor allem eine rasche Entscheidung.“

Gerda Lenger, grüne Klubobfrau, Linz

Neues Gutachten: Eisenbahnbrücke in Linz darf nicht abgerissen werden

LINZ. Die nächste Runde in der Auseinandersetzung um die Erhaltung der denkmalgeschützten Linzer Eisenbahnbrücke hat begonnen. Ein nagelneues Gutachten des Bundesdenkmalamtes besagt: Die 110 Jahre alte Brücke kann saniert werden.

VON ERHARD GSTÖTTNER

Laut einem vom Brückeneigentümer ÖBB in Auftrag gegebenen Gutachten müsse das Bauwerk Ende 2012 gesperrt werden. Die Brücke könnte aber darüber hinaus benutzt werden, unter der Voraussetzung, dass sie saniert wird. Das ist die Grundaussage des Gutachtens des im deutschen Darmstadt ansässigen Industriearchäologen Rolf Höhmann, den das Bundesdenkmalamt eingeschaltet hat.

Brücke drei Tage gesperrt

Doch schon demnächst wird das denkmalgeschützte Bauwerk für drei Tage gesperrt. Die Brücke ist von 17. bis 19. August in der Zeit von 8 bis 16 Uhr für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar. Grund der Sperre sind von den ÖBB in Auftrag gegebene Untersuchungen, die weitere Erkenntnisse über die Tragfähigkeit

der Brücke bringen sollen.

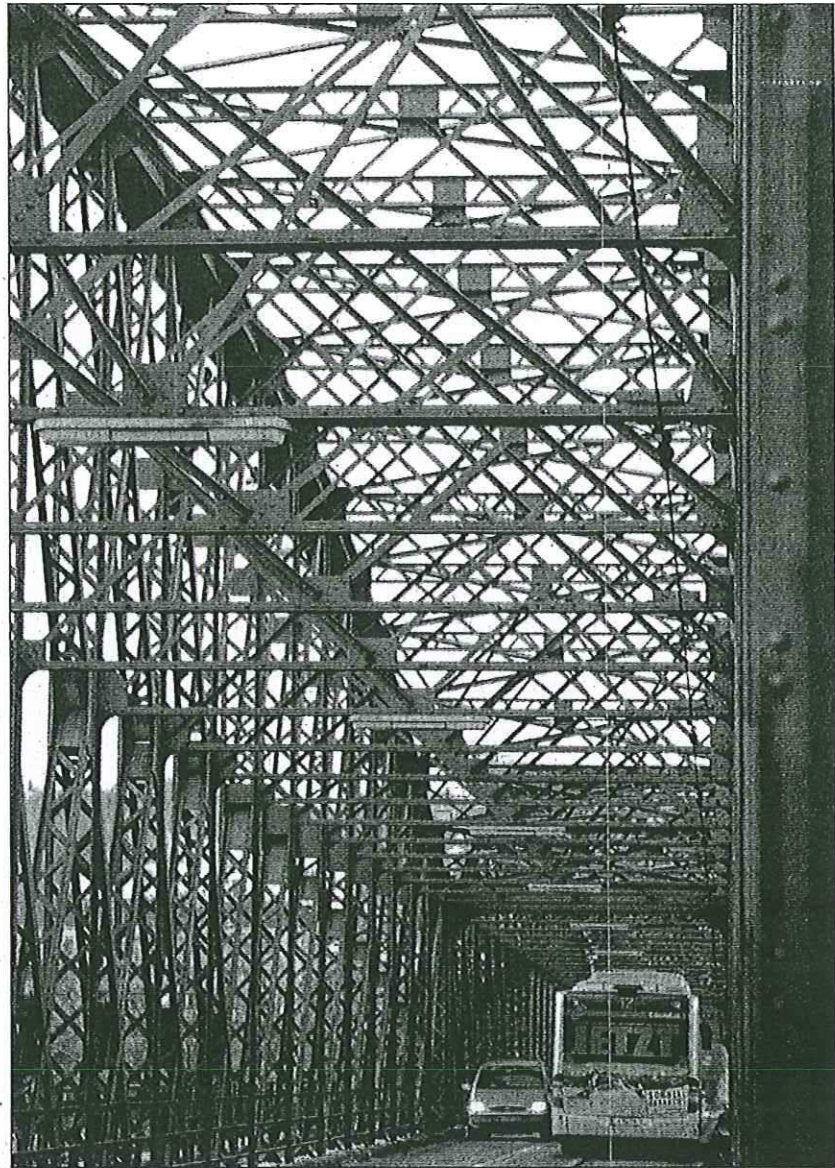
Basis dieser Untersuchung ist das von den ÖBB in Auftrag gegebene Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink. „Fink spricht sich nicht entschieden für einen Abriss der Eisenbahnbrücke aus“, sagt Richard Wittasek, Bundesdenkmalamt-Spezialist für technische Denkmäler.

Ausbau kaum möglich

ÖBB-Gutachter Fink stellte in seiner Analyse fest, dass die Brücke nach 2012 gesperrt werden müsse. „Das heißt allerdings nicht, dass das Bauwerk am Ende der Lebensdauer ist“, sagen Denkmalschutz-Experten.

„Man muss sich anschauen, welcher technische Aufwand für die Sanierung nötig ist“, sagt Denkmalschützer Wittasek. Möglichkeiten für einen Um- oder Ausbau gebe es aber kaum: „Die Brücke ist als Ganzes zu schützen. Auch das statische Konzept ist ja auf die bestehende Brücke ausgelegt.“

Die Denkmalschutz-Experten prüfen jetzt das Höhmann-Gutachten noch detailliert. Weitere Gespräche sollen nach der Urlaubszeit ab Ende August stattfinden.



Denkmalgeschützt ist die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke. (vowe)

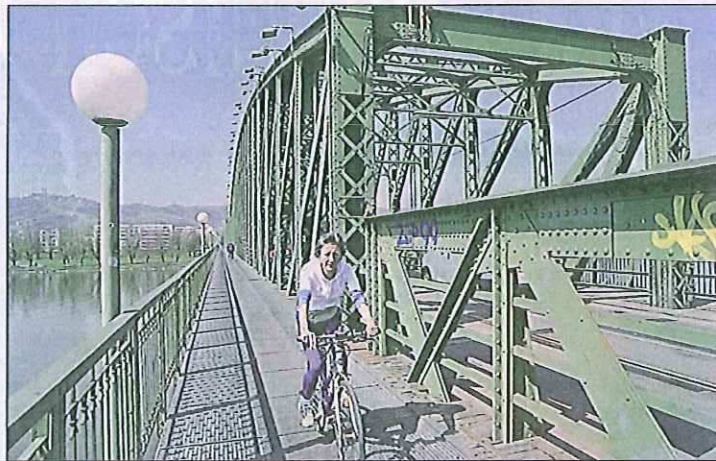


Foto: Horst Einbödl

Sanierung oder Abriss? Bald könnte diese Frage geklärt werden

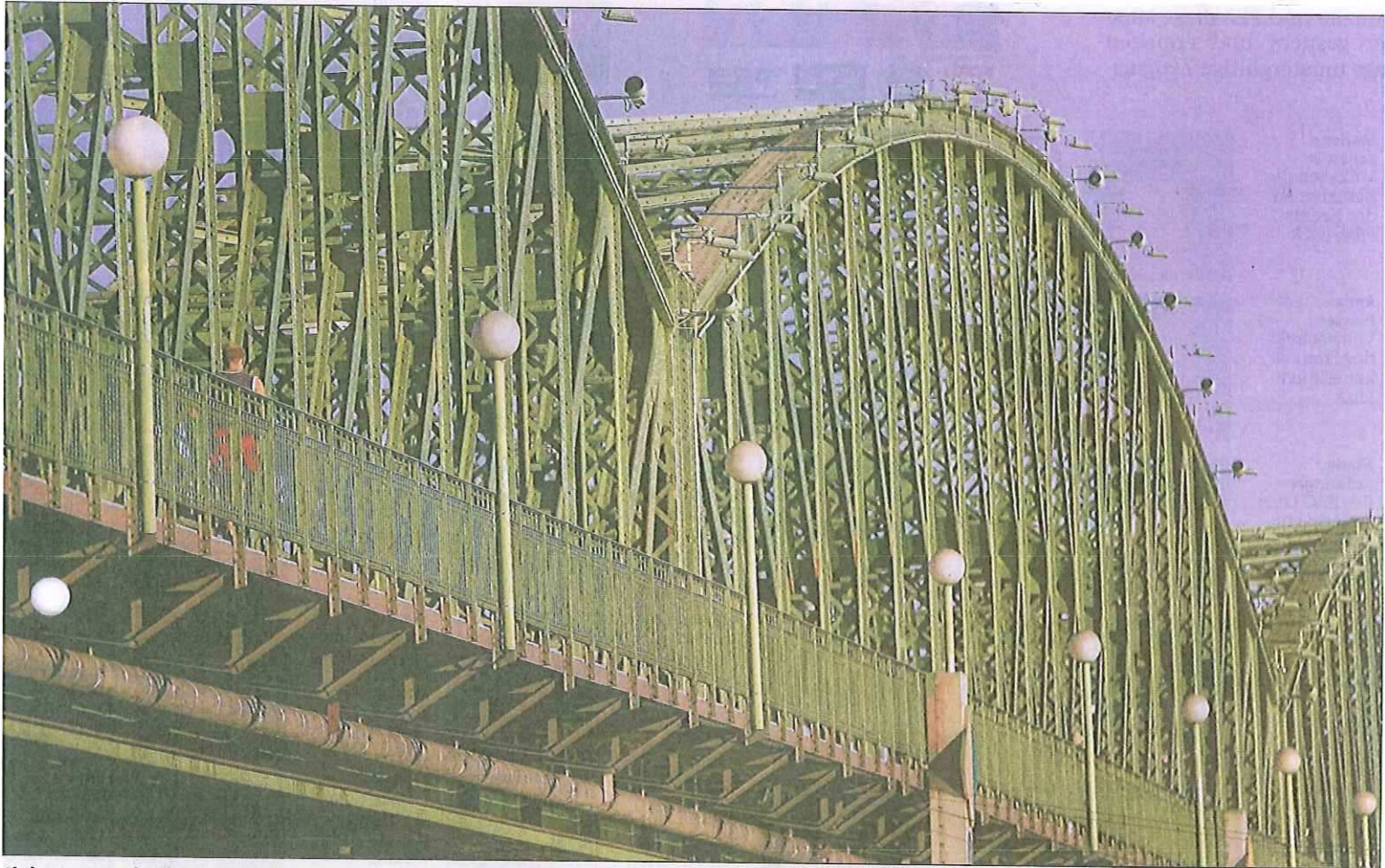
Verkehrslandesrat fordert Gutachten am Montag

Bei der Eisenbahnbrücke drückt Politik aufs Tempo

Schneller als ursprünglich geplant dürfte das neue Gutachten des Bundesdenkmalamtes zum Zustand der Eisenbahnbrücke den Weg nach Oberösterreich finden. Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger will die Unterlagen bis Anfang nächster Woche am Tisch haben.

„Krone“-Leser wissen, dass das Gutachten des BDA ursprünglich aufgrund von Urlauben erst Ende August nach Oberösterreich kommen sollte. Im neuen Gutachten wird die Sanierbarkeit der Brücke betont. Johannes Pointner vom Kepplinger-Büro relativiert das aber: „Auch im neuen Papier

nimmt man keine finanzielle Bewertung der Varianten vor. Wir befürchten, dass die Schäden der Brücke durch eine Sanierung nicht behoben, sondern später wieder auftreten, so lange weiter Individualverkehr drüberfährt.“ Weshalb wohl noch länger keine endgültige Entscheidung getroffen wird.



Nicht am Ende ihrer Lebenszeit, sondern sanierbar ist die Linzer Eisenbahnbrücke, laut einem neuen Gutachten.

Foto: Weihbold

Denkmalschützer: Neubau neben Eisenbahnbrücke ist möglich

IN7 Das neue Gutachten bei der denkmalgeschützten Eisenbahnbrücke hat die Diskussion erneut angeheizt. Konsequenz aus dem Gutachten: Die 110 Jahre alte Brücke muss erhalten bleiben. Daneben könnte aber ein neuer Donau-Übergang errichtet werden.

VON ERHARD GSTÖTTNER

Die vor allem durch die Salztreuung für den Autoverkehr im Winter stark mitgenommene alte Brücke kann saniert werden. Das ist die entscheidende Aussage des Gutachtens, das der deutsche Industriearchäologe Rolf Höhmann für das Bundesdenkmalamt erarbeitet hat.

„Da die Brücke saniert werden kann, kann sie nicht aus dem Denkmalschutz entlassen werden“, sagen Denkmalschützer. „Umbauten der Brücke

sind möglich, aber schwierig“, sagt Richard Wittasek, Bundesdenkmalamt-Abteilungsleiter für technische Denkmäler.

Die Brücke zu verbreitern, um ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen, sei aus heutiger Sicht nicht möglich. Denn dadurch würde eine Besonderheit der Brücke, die Fachwerkkonstruktion, schwer beeinträchtigt oder verschwinden.

Dazu kommt ein ganz wesentlicher technischer Punkt. „Das statische Konzept ist ja auf die bestehende Brücke ausgelegt“, sagt Denkmalschutz-Fachmann Wittasek.

Auch für neue Straßenbahn

Um die künftigen Verkehrsmengen zu bewältigen, könnte neben der Eisenbahnbrücke ein neuer Übergang entstehen. „Das wäre grundsätzlich möglich“, sagt Wittasek.

Nötig ist ein leistungsfähiger Donauübergang im Bereich der Eisenbahnbrücke auch für die vom Landtag grundsätzlich beschlossene zweite Linzer Straßenbahnachse, die die Linz AG bereits plant. Auch die Mühlkreisbahn könnte weiter (über die zu sanierende) Eisenbahnbrücke fahren. Die Zukunft der Mühlkreisbahn ist aber ungewiss.

15.500 Autos pro Tag

Derzeit fahren pro Tag 15.500 Kraftfahrzeuge über die Eisenbahnbrücke. Der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) sagt, dass die beiden anderen Linzer Donaubrücken diese zusätzliche Verkehrsmenge nicht mehr aufnehmen könnten. Somit wäre der Bau einer weiteren Autobrücke im Bereich der Eisenbahnbrücke nötig.

STICHWORT

Zwei Gutachten

Die denkmalgeschützte Linzer Eisenbahnbrücke ist Eigentum der ÖBB. Dass auch Autos die Brücke befahren dürfen, ist vertraglich mit der Stadt Linz vereinbart. Die ÖBB haben beim Wiener Universitätsprofessor Josef Fink ein Gutachten eingeholt. Ergebnis: Die Brücke darf nach 2012 nicht mehr benutzt werden. Das Bundesdenkmalamt hat den Industriearchäologen Rolf Höhmann beauftragt, auf Basis des ÖBB-Gutachtens eine Analyse zu erstellen. Das Ergebnis dieser Untersuchung: Die Eisenbahnbrücke kann saniert und könnte dann weiter benutzt werden.

OÖNachrichten nachrichten.at

05. August 2010 - 00:04 Uhr · von Erhard Gstöttner · Kommentar

Kommentar

Arme Hascherl

Die Linzer Grünen schlüpfen in eine seltsame Rolle

Fest entschlossen präsentieren sich (so wie die meisten Politiker) gern die Linzer Stadt-Häuptlinge. In eine andere Rolle schlüpfen Linzer Verantwortliche allerdings in der Auseinandersetzung um die Eisenbahnbrücke. Da spielen manche das arme Hascherl.

Die Stadt Linz könne bei der Eisenbahnbrücke leider nichts tun, denn die gehöre ja den ÖBB. Die bösen Bundesbahner tun aber nichts für die Eisenbahnbrücke, weil sie ja die Mühlkreisbahnbrücke umbringen wollen, tönen die Hascherl.

Faktum ist allerdings, dass die ÖBB immer wieder Vorstöße machte, um ein gemeinsames Vorgehen bei der Eisenbahnbrücke zu erreichen. Die Verantwortlichen in der Stadt blockten ab.

Jetzt, da die 110 Jahre alte denkmalgeschützte Brücke in einem schlechten Zustand ist, tönen die Sozialdemokraten: Weg mit dem alten Zeug! Dabei hat sich eine seltsame Koalition gebildet. Ausgerechnet die Grünen fordern wie die SP das Abreißen der Brücke. Ein eigenartiges Verhalten für eine politische Bewegung, die behauptet, für das Erhalten statt für das Zerstören zu sein.

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/nachrichten/meinung/kommentar/Kommentar;art13612,438443>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

OÖNachrichten nachrichten.at

05. August 2010 - 00:04 Uhr · · Linz

Linz

Zwei Gutachten

Die denkmalgeschützte Linzer Eisenbahnbrücke ist Eigentum der ÖBB. Dass auch Autos die Brücke befahren dürfen, ist vertraglich mit der Stadt Linz vereinbart.

Die ÖBB haben beim Wiener Universitätsprofessor Josef Fink ein Gutachten eingeholt. Ergebnis: Die Brücke darf nach 2012 nicht mehr benutzt werden. Das Bundesdenkmalamt hat den Industriearchäologen Rolf Höhmann beauftragt, auf Basis des ÖBB-Gutachtens eine Analyse zu erstellen. Das Ergebnis dieser Untersuchung: Die Eisenbahnbrücke kann saniert und könnte dann weiter benutzt werden.

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/art66,438502>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

OÖNachrichten nachrichten.at

10. August 2010 - 00:04 Uhr · Von Erhard Gstöttner · Linz

Linz

Salzstreuung ist größte Bedrohung für die Linzer Eisenbahnbrücke

LINZ. Die Linzer Eisenbahnbrücke ist ein Sanierungsfall. Besonders zugesetzt hat dem denkmalgeschützten Bauwerk die Salzstreuung für den Autoverkehr. Ob die 110 Jahre alte Brücke tatsächlich hergerichtet wird, ist aber völlig unklar. Ein Gutachter spricht sich für einen Neubau aus, ein anderer für die Erhaltung der alten Brücke.



Seit der Eröffnung im Jahr 1900 steht die in Fachwerk- und Nietentechnik errichtete Brücke auch dem Straßenverkehr zur Verfügung. Und genau der hat dem Bauwerk in den vergangenen Jahrzehnten durch die Salzstreuung stark zugesetzt.

Letzte Sanierung 1982

Jetzt sind die Korrosionsschäden so stark, dass eine sofortige Sanierung nötig ist. Dann könne die Brücke noch bis Ende 2012 benutzt werden. Das besagt ein vom Brückeneigentümer ÖBB in Auftrag gegebenes Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink.

Die Eisenbahnbrücke ist nicht zum ersten Mal in ihrer Geschichte ein Sanierungsfall. Die einzige an der Donau zwischen Regensburg und Budapest im Originalzustand erhaltene Stahlfachwerkbrücke wurde zuletzt 1981/82 generalsaniert. 17 Monate war damals die Brücke für die Reparatur gesperrt.

„Damals hieß es, dass in 15 bis 20 Jahren wieder eine größere Sanierung nötig sei“, sagen Fachleute. Der Brückeneigentümer ÖBB wollte, dass die Stadt Linz mehr für die Eisenbahnbrücke tut. Doch die Verantwortlichen der Stadt Linz beriefen sich (und tun das auch jetzt) auf den Vertrag, wonach die Stadt Linz nur für die Fahrbahn zuständig sei.

Mittlerweile ist die Brücke in einem derartigen Zustand, dass Autos und Eisenbahn ab Windgeschwindigkeiten von mehr als 75 bzw. 85 km/h sie nicht mehr befahren dürfen. Darum sollte ein Neubau errichtet werden, so Gutachter Fink. Das vom Denkmalamt in Auftrag gegebene Gutachten des deutschen Industriearchäologen Rolf Höhmann besagt indes, dass die Brücke sanierbar sei. Sie sollte dann aber nur noch von Schienenfahrzeugen benutzt werden.

Die City-S-Bahn

Bereits in den Neunzigerjahren war geplant, die Eisenbahnbrücke nur noch für die Eisenbahn zu nutzen. Damals war der Plan für die City-S-Bahn entwickelt worden. Die Mühlkreisbahn sollte über die Eisenbahnbrücke bis zum Linzer Hauptbahnhof geführt werden. Und schon damals gab es Pläne, stromabwärts neben der Eisenbahnbrücke eine Brücke für den Autoverkehr zu errichten. Doch die City-S-Bahn blieb (auch wegen der Uneinigkeit von VP und SP) nur ein Projekt.

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/art66,440406>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

OÖNachrichten nachrichten.at

10. August 2010 - 00:04 Uhr · von Erhard Gstöttner · Kommentar

Kommentar

Welche Bahn?

Hat die Linzer City-S-Bahn noch eine Chance?

Eine große Zukunft schien der Linzer Eisenbahnbrücke in den Neunzigerjahren beschieden. Denn sie war ein wesentliches Element für die damals geplante City-S-Bahn, die die Mühlkreisbahn mit dem Hauptbahnhof verbinden und so zu einem besonders leistungsfähigen Verkehrsmittel für den Personenverkehr machen sollte.

Doch die City-S-Bahn verblich im Hickhack von VP und SP und im Wirrwar der von der VP-FP-Bundesregierung in Einzelgesellschaften zerschlagenen ÖBB.

Indirekt feiert die City-S-Bahn jetzt Wiederauferstehung – in Form der zweiten Linzer Straßenbahnachse. Die städtische Linz AG plant diese Verbindung von Urfahr über Franckviertel und Frachtenbahnhof zum Hauptbahnhof mit Hochdruck. Auch diese Straßenbahn braucht einen Übergang über die Donau. Das könnte die Eisenbahnbrücke sein. Ein Tunnel unter der Donau, so die Experten, wäre nicht sinnvoll.

Dass sie den öffentlichen Verkehr ausbauen wollen, ist den Linzer Stadt-vätern hoch anzurechnen. Für die zahlreichen Pendler aus dem Oberen Mühlviertel wäre die City-S-Bahn wohl die bessere Lösung gewesen. Nicht zuletzt, weil man nicht extra in die Straßenbahn umsteigen müsste.

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/nachrichten/meinung/kommentar/Kommentar;art13612,440419>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

OÖNachrichten nachrichten.at

13. August 2010 - 00:04 Uhr · · Mühlviertel

Mühlviertel

Der Forderungskatalog „Mühlkreisbahn“

Neben einer grundsätzlichen Entscheidung der Politik für die Schienenverbindung in das obere Mühlviertel fordert die Plattform „Zu(g)kunft Mühlkreisbahn“ eine rasche Sanierung der Langsamfahrstellen. Arbeitsgruppen sollen machbare Planungen für eine Verkürzung der Fahrzeit erarbeiten. Diese Pläne sollten binnen fünf Jahren umgesetzt werden. In Linz müsse eine Eisenbahnbrücke über die Donau zur Einbindung an den Hauptbahnhof erhalten bleiben. Zumindest für Holz sei auch der Güterverkehr wieder einzuführen.

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/muehlviertel/art69,442216>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

OÖNachrichten nachrichten.at

13. August 2010 - 00:04 Uhr · · Linz

Linz

Eisenbahnbrücke drei Tage gesperrt

LINZ. Von Dienstag, 17. August, bis Donnerstag, 19. August, jeweils von 8 bis 16 Uhr ist die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke für Kraftfahrzeuge gesperrt. Die Busse der Linz-Linien werden über die Autobahnbrücke umgeleitet. Für Fußgeher und Radfahrer bleibt die Brücke offen.

Grund dieser Sperre sind Untersuchungen der Bundesbahnen, um genaue Aufschlüsse über die Tragfähigkeit der 110 Jahre alten Brücke zu bekommen. Für die Überprüfung werden auf der Fahrbahn mobile Hebebühnen eingesetzt. Aus technischen Gründen, so die ÖBB, müsse die Untersuchung bei Tageslicht erfolgen.



Wie berichtet, dürfe die Eisenbahnbrücke bei Windstärken von mehr als 75 km/h nicht mehr benutzt werden. Das ergab ein vom Brückeneigentümer ÖBB in Auftrag gegebenes Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink, der einen Neubau vorschlägt. Laut Analyse des deutschen Industriearchäologen Rolf Höhmann kann die Brücke saniert werden.

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/art66,442203>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

UNTERSUCHUNGEN

Sperre der Eisenbahnbrücke

LINZ. Aufgrund von Tragwerksuntersuchungen wird die Eisenbahnbrücke von 17. bis 19. August für den motorisierten Verkehr gesperrt. Ein neues Gutachten spricht von einer möglichen Sanierung.

Auf der Basis eines Gutachtens von TU-Wien-Professor Josef Fink, das eine Generalsanierung der Eisenbahnbrücke noch als „nicht sinnvoll“ erachtet hat, führen die ÖBB zusätzliche Untersuchungen an der Brücke durch. Sie sollen zur detaillierten Analyse und Klärung der Tragfähigkeit dienen und werden von Dienstag, 17., bis Donnerstag, 19. August, jeweils zwischen 8 und 16 Uhr durchgeführt. Während dieser Zeit können Autofahrer über die Autobahn- oder die Nibelungenbrücke

Die Eisenbahnbrücke sorgt seit Monaten für Schlagzeilen.

Foto: Weinhbold



ausweichen, die Busse der Linz Linien werden umgeleitet. Für Fußgänger und Radfahrer ist die Eisenbahnbrücke passierbar. In Auszügen aus einem Gutachten des Bundesdenkmalamts wird im Gegensatz zur TU Wien festgestellt, dass eine Sanierung der Eisenbahnbrücke möglich ist. „Ein Ergebnis, das uns durchaus zufrieden stimmt“, so Gemeinderat

Sebastian Ortner (FP), der an den Einsatz der FPÖ für das Linzer Wahrzeichen erinnert.

Laut den Grünen braucht es auf lange Sicht endlich eine sinnvolle Lösung für die Donauüberquerung in diesem Bereich. Sie sprechen sich für einen raschen Neubau der Brücke aus, bei dem Teile der alten Konstruktion verwendet werden könnten.

ANGETIPPT

Daniel
Kneringer
d.kneringer@tips.at



Die Eisenbahnbrücke: Eine unendliche Geschichte

Ein Gutachten-Dschungel mit verschiedensten Meinungen, eine Politik, die nur in Gegensätzen denkt und die ÖBB, die bis zur jetzigen Tragwerksuntersuchung größtenteils auf stur geschaltet hat: Das Thema „Eisenbahnbrücke“ entwickelt sich in Linz immer mehr zu einer unendlichen Geschichte. Fakt ist, dass eine siebenspurige Lösung über die Donau, wie im Falle des geplanten Westrings, langsam wahrscheinlicher wird, als eine „einfache“ Überquerung auf Höhe des denkmalgeschützten Bollwerks. Vielleicht bleibt den Linzern bald schon nur mehr eines: Schwimmen. ■

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 14.08.2010 - Seite 034

Staugefahr Die Eisenbahnbrücke in Linz ist kommende Woche drei Tage lang für Kraftfahrzeuge gesperrt, exakt von Dienstag bis Donnerstag, jeweils von 8 bis 16 Uhr. Das birgt Staugefahr. Der Chef der Linzer Verkehrspolizei, Oberstleutnant Heinz Felbermayr, rät den Autofahrern "großräumig auszuweichen, am besten über die Mühlkreisautobahn". Ursache für die Sperre sind technische Überprüfungen der Tragfähigkeit der 110 Jahr alten Brücke.

OÖNachrichten nachrichten.at

18. August 2010 - 00:04 Uhr · Von Alfons Kriegelsteiner · Oberösterreich

Oberösterreich

Klopfen, hämmern, schrauben: Härtetest für Eisenbahnbrücke

LINZ. Noch bis Donnerstag nehmen sieben Experten der ÖBB die Linzer Eisenbahnbrücke „unter die Lupe“. Für Autofahrer bleibt sie jeweils von 8 bis 16 Uhr gesperrt.

Scharf pfeift der Wind durch die Fachwerk-Stahlgerüste, der Regen prasselt auf die Holzbohlen, in deren Fugen Zigarettenstummel und kleine Steine stecken. Auf zwei mobilen Hebebühnen sind ÖBB-Spezialisten in gelben Jacken und orangen Bundhosen am Werk, hämmern gegen die Streben, lassen Schraubenschlüssel rotieren. Zentimeter für Zentimeter untersuchen sie unter Anleitung von Zivilingenieur Johann Stranzinger, ob die Nieten fest sitzen oder ob beim Abklopfen der Rost rieselt.



Für Autofahrer bleibt die Brücke während der Überprüfung tabu. Radfahrer und Fußgänger dürfen passieren, zwei Mal täglich poltert eine Lok über die Gleise – auf „Stellfahrt“ zum Frachtenbahnhof. Die Busse der Linz-Linien werden über die nahe Autobahnbrücke umgeleitet.

Ein junges Pärchen überquert die Brücke auf dem Gehsteig gegenüber. Bei jedem Schritt klappert das Gehsteiggitter. „Ich mag die Brücke!“, sagt Vincent Gscheidlinger aus Engerwitzdorf. Auch seine Freundin Anna Weiler nutzt auf dem Weg ins Zentrum oft die kurze Fußverbindung über die Eisenbahnbrücke, „aber wenn ich durch das Gitter in die Tiefe schaue, hab ich immer ein mulmiges Gefühl.“

Brücke bleibt tragfähig

Die dicken Stahltrosse scheinen für die Ewigkeit gemacht. „Doch die Salzstreuung im Winter setzt der Brücke zu“, sagt Mario Brunnmayr, Pressesprecher der ÖBB in Oberösterreich.

Gutachter Josef Fink von der TU Wien kam zum Ergebnis, dass die 1899 gebaute, denkmalgeschützte Brücke von starken Windböen zum Einsturz gebracht werden könnte. Ein neues, von Rolf Höhmann im Auftrag des Bundesdenkmalamtes erstelltes Gutachten lässt aber an der Sinnhaftigkeit einer Sanierung keinen Zweifel.

Derzeit läuft die jährliche „standardmäßige Untersuchung“ zur Erhebung von Korrosionsschäden an den Nieten und Lamellenpaketen der Stahlträger. Auch Spannungsmessungen werden durchgeführt.

„Wir machen die Untersuchung jedes Jahr im Sommer, dann ist weniger Verkehr“, sagt Brunnmayr. Eine kluge Entscheidung: Der befürchtete Stau in Linz blieb gestern aus.

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/art4,444233>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 18.08.2010 - Seite 034

Lokalausgang auf der Eisenbahnbrücke

nachrichten.at-Mitarbeiterin Daniela Rabeder hat Zivilingenieur Johann Stranzinger mit der Kamera beobachtet. Er überprüft im Auftrag der ÖBB die Tragfähigkeit der denkmalgeschützten Brücke in Linz. Im oberen Teil sei es nicht so dramatisch wie unten, sagt Stranzinger. Er hätte sich bei der Verrostung "angeschaut, wie viel Millimeter wo fehlen". Das Interview finden Sie unter nachrichten.at/tv, eine Bildergalerie unter nachrichten.at/fotogalerien.

nachrichten.at

@

Bis morgen ist die Eisenbahnbrücke gesperrt.

Suche im Tagesarchiv

Der Artikel vor ein paar Tagen war interessant - doch wo ist der Bericht nun? Fündig werden Sie entweder über die "Suche" ganz oben auf nachrichten.at oder - und das ist neu - über das "Tagesarchiv". Im Tagesarchiv werden alle Artikel aufgelistet, die an dem jeweiligen Tag erschienen sind. Am Ende jeder Ressortübersichtsseite finden Sie den Link "ältere Artikel". Einfach draufklicken - und fertig.

OÖNachrichten nachrichten.at

19. August 2010 - 00:04 Uhr · · Leserbriefe

Leserbriefe

Brücken-Wartung

Dass die Eisenbahnbrücke in Linz abgetragen werden soll, wird erst jetzt von Experten geprüft! Die ÖBB haben bisher verabsäumt (jahrzehntelang), die notwendigen Erhaltungsarbeiten durchführen zu lassen!

Ich kann mich noch gut erinnern, dass diese Arbeiten früher immer durchgeführt wurden. In den letzten Jahrzehnten nicht mehr, was mich sehr wunderte. Es gibt viele Beispiele solcher Bauwerke, wo eine Debatte über „Abriss“ oder nicht gar nicht entsteht, weil diese Objekte laufend mit entsprechenden Maßnahmen erneuert werden, dass diese Debatte gar nicht aufkommt! Die Roststellen, die jetzt sichtbar sind, lassen sich sicher bearbeiten. Dass die Tragfähigkeit in Frage gestellt wird, wundert mich sehr, weil mit heutiger Technik ganz andere Probleme gelöst werden können!

Es gibt viele Bauwerke (Eiffelturm, etc.) auf dieser Welt, die genau so alt und älter sind, die nur durch laufende Erhaltungsarbeiten bestehen bleiben und nicht abgetragen werden müssen!

Ich frage mich: Wer hat Interesse, dass die Eisenbahnbrücke gegen eine Brücke getauscht wird, die den Autoverkehr begünstigt?

Gerhard Fischer, Linz

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/nachrichten/meinung/leserbriefe/art11086,444657>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

OÖNachrichten nachrichten.at

20. August 2010 - 00:04 Uhr · von Erhard Gstöttner · Kommentar

Kommentar

Bahn-Zuschauer

Geht's dem Straßenbahn-Plan wie der City-S-Bahn?

Während die Linzer Eisenbahnbrücke verrostet, wird der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ernster genommen. Die stadteigene Linz AG plant jedenfalls eine zweite Straßenbahnachse vom Hauptbahnhof nach Urfahr. Diese Linie soll im Bereich der Eisenbahnbrücke die Donau überqueren.

Überlegt wurde für die Tram auch ein Tunnel unter der Donau. Das wird wohl nichts. Der Tunnel käme sehr teuer, die Einbindung der Straßenbahn in die bestehende Trasse in Urfahr wäre kaum möglich.

Also braucht die geplante Tramway eine Brücke. Wer weiß, vielleicht kann die Eisenbahnbrücke diese Aufgabe noch bewältigen. Hätten die Verantwortlichen ihre Aufgaben besser erfüllt, wäre die Eisenbahnbrücke in einem besseren Zustand.

Dass Linz eine zweite Schienenachse durch die Stadt bekommen soll, ist übrigens nicht neu. Denn seit den Neunzigerjahren gibt es den Plan für die City-S-Bahn vom Mühlkreis- zum Hauptbahnhof. Doch viele Politiker haben nur zugeschaut, wie sich einige für das Projekt abstrampelten, anstatt mitzuziehen.

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/nachrichten/meinung/kommentar/Kommentar;art13612,445467>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

Gutachten: Eisenbahnbrücke in Linz soll generalsaniert werden

LINZ. Die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke soll saniert werden. Für Autos soll eine neue Brücke errichtet werden.

Das schlägt der Industriearchäologe Rolf Höhmann vor, der für das Bundesdenkmalamt ein Gutachten über die Linzer Ei-

senbahnbrücke erstellte. Die Analyse liegt nun in der Endfassung vor.

Demnach könne die 110 Jahre alte und denkmalgeschützte Brücke saniert werden. Um schwere Korrosionsschäden zu vermeiden, sollten künftig nur noch Schienenfahrzeuge (Bahn und Straßenbahn)

die alte Brücke befahren. Für Autos solle stromabwärts gleich neben der Eisenbahnbrücke eine neue Brücke errichtet werden, so der Vorschlag des Fachmanns.

Wie viel die vorgeschlagenen Maßnahmen kosten würden, ist allerdings unklar. *Weiter auf Seite 25*

Eine völlig neue Brücke bauen

Die Eisenbahnbrücke abreißen und am alten Standort eine neue Brücke für Autos, Bahn und Straßenbahn bauen – dieses Szenario bevorzugten SP und Grüne. VP und FP sind für den Erhalt der alten denkmalgeschützten Brücke. Der Denkmalschutz lehnt einen Abriss ab. „Für die Denkmalpflege ist der Totalverlust der historischen Brücke nicht hinnehmbar. Mit einem Neubau ... wird der stadträumliche Eindruck des Linzer Donauabschnitts stark verändert“, heißt es im Denkmalschutz-Gutachten.



Folgen der Salzstreuung

Brücke sanieren

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke ist ein Sanierungsfall. Für die sanierte Brücke gibt es zwei Möglichkeiten: Nutzung wie bisher für Schienenfahrzeuge und Autos. Die Denkmalschützer möchten, dass die alte Brücke nur noch für Schienenfahrzeuge befahrbar ist.

Sanieren und auch neu bauen

Um die Eisenbahnbrücke erhalten zu können, muss sie saniert werden. Künftige Schäden wären am besten zu vermeiden, wenn keine Autos mehr über die 1900 eröffnete Brücke fahren. Das alte Bauwerk sollte nur noch der Bahn und einer zukünftigen Straßenbahn dienen, so die Denkmalschützer. So würde auch die Salzstreuung vermieden, die der alten Brücke besonders schadet. Für den Autoverkehr sollte donauabwärts der bestehenden Brücke eine neue Brücke errichtet werden, sagen die Denkmalschützer.

Viel Streit und keine Lösung

LINZ. Zuletzt wurde die Eisenbahnbrücke 1981/82 generalsaniert. Seit den Neunzigerjahren streiten ÖBB und die Stadt Linz wegen einer Sanierung.

Eine große Sanierung wäre bereits in den Neunzigerjahren wieder fällig gewesen. Die ÖBB, denen die Brücke gehört, wollten, dass die Stadt Linz mitzahlt. Denn die Salzstreuung für den Autoverkehr schädigt die Brücke besonders. Laut einem von den ÖBB in Auftrag gegebenen Gutachten dürfe die Brücke nur bis Ende 2012 benutzt werden.

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke ist eine der letzten Fachwerkbüden an der Donau. Und sie prägt das Stadtbild von Linz. Darum ist sie denkmalgeschützt.

„Eisenbahnbrücke erhalten und neue Brücke bauen“

LINZ. Erhalten und generalsaniert werden soll die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke. Für den Autoverkehr sollte eine neue Brücke gebaut werden. Das ist die zentrale Aussage eines Gutachtens des Bundesdenkmalamtes.

VON ERHARD GSTÖTTNER

Laut einem Gutachten der ÖBB, denen die Brücke gehört, dürfte das denkmalgeschützte Bauwerk nur noch bis Ende 2012 benutzt werden. Politiker haben aus diesem Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink abgeleitet, dass die Brücke abgerissen werden müsse.

Doch die Brücke ist sanierbar. Über diese zentrale Aussage eines neuen Gutachtens haben die ÖÖNachrichten bereits Anfang August berichtet. Nun liegt die Analyse des Industrie-archäologen Rolf Höhmann aus Darmstadt in der Endversion vor. Das Ende der Nutzungsdauer Ende 2012 sei nicht das



„Es wird dramatisch. Ein Neubau würde erst in vier Jahren fertig.“

KLAUS LUGER
Vizebürgermeister (SP)
von Linz

Foto: VOWE

Ende der Lebensdauer, so der deutsche Industriearchäologe.

Um die Eisenbahnbrücke erhalten zu können, sei eine Generalsanierung nötig. Zu diesem Zwecke müssten die Tragwerke an Land gebracht werden. „Es gibt sehr viele Erfahrungen mit der Sicherung historischer Stahlbaukonstruktionen, die belegen, dass eine solche Sanierung technisch möglich ist und die Kosten mit ausreichender Genauigkeit kalkulierbar sind“, schreibt Höhmann in seinem Gutachten.

Der deutsche Fachmann beschäftigt sich auch mit der künftigen Nutzung der Eisenbahnbrücke. Er schlägt vor, das 110 Jahre alte Bauwerk künftig nur noch für die Eisenbahn und

die derzeit in Planung befindliche zweite Linzer Straßenbahn zu nutzen. Denn die für den Autoverkehr im Winter nötige Salzstreuung habe die Brücke schwer beschädigt. Höhmann schlägt vor, für den Autoverkehr stromabwärts der Eisenbahnbrücke ein neues Bauwerk zu errichten.

Gipfelgespräch gefordert

In einer ersten Reaktion lehnt der Linzer Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) diesen Vorschlag ab. Denn eine neue Brücke östlich der alten würde das Naherholungsgebiet auf dem Urfahrner Donauufer zerstören und das Gasthaus Lindbauer schwer beeinträchtigen. Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger (SP) kritisiert, dass aus dem Gutachten keine neuen Erkenntnisse gewonnen werden könnten. Die Kosten seien weiterhin ungeklärt. Nun sei dringend ein Gipfelgespräch zwischen ÖBB, Stadt Linz, Land und Denkmalschutz nötig.



1981/82 wurde die Eisenbahnbrücke zuletzt generalsaniert.

Fotos: Weinhöl

Ö. Nachrichten, Land & Leute, S. 25
Dl, 24. August 2010

Eine völlig neue Brücke bauen

Die Eisenbahnbrücke abreißen und am alten Standort eine neue Brücke für Autos, Bahn und Straßenbahn bauen – dieses Szenario bevorzugen SP und Grüne. VP und FP sind für den Erhalt der alten denkmalgeschützten Brücke. Der Denkmalschutz lehnt einen Abriss ab. „Für die Denkmalpflege ist der Totalverlust der historischen Brücke nicht hinnehmbar. Mit einem Neubau ... wird der stadträumliche Eindruck des Linzer Donauabschnitts stark verändert“, heißt es im Denkmalschutz-Gutachten.



Folgen der Salzstreuung

Brücke sanieren

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke ist ein Sanierungsfall. Für die sanierte Brücke gibt es zwei Möglichkeiten: Nutzung wie bisher für Schienenfahrzeuge und Autos. Die Denkmalschützer möchten, dass die alte Brücke nur noch für Schienenfahrzeuge befahrbar ist.

Sanieren und auch neu bauen

Um die Eisenbahnbrücke erhalten zu können, muss sie saniert werden. Künftige Schäden wären am besten zu vermeiden, wenn keine Autos mehr über die 1900 eröffnete Brücke fahren. Das alte Bauwerk sollte nur noch der Bahn und einer zukünftigen Straßenbahn dienen, so die Denkmalschützer. So würde auch die Salzstreuung vermieden, die der alten Brücke besonders schadet. Für den Autoverkehr sollte donauabwärts der bestehenden Brücke eine neue Brücke errichtet werden, sagen die Denkmalschützer.

Gutachten: Eisenbahnbrücke in Linz soll generalsaniert werden

LINZ. Die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke soll saniert werden. Für Autos soll eine neue Brücke errichtet werden.

Das schlägt der Industriearchäologe Rolf Höhmann vor, der für das Bundesdenkmalamt ein Gutachten über die Linzer Ei-

senbahnbrücke erstellte. Die Analyse liegt nun in der Endfassung vor.

Demnach könne die 110 Jahre alte und denkmalgeschützte Brücke saniert werden. Um schwere Korrosionsschäden zu vermeiden, sollten künftig nur noch Schienenfahrzeuge (Bahn und Straßenbahn)

die alte Brücke befahren. Für Autos solle stromabwärts gleich neben der Eisenbahnbrücke eine neue Brücke errichtet werden, so der Vorschlag des Fachmanns.

Wie viel die vorgeschlagenen Maßnahmen kosten würden, ist allerdings unklar. Weiter auf Seite 25

Eisenbahnbrücke ist sanierbar!

Gutachter sieht 110 Jahre altes Denkmal als erhaltenswert

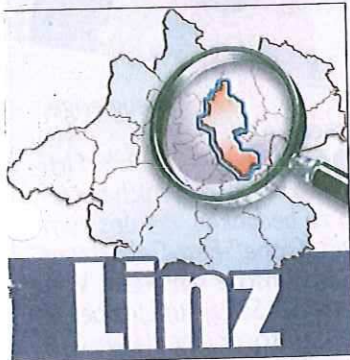
LINZ — Das gestern von Verkehrs-Landesrat Hermann Kepplinger verkündete Ergebnis des Denkmalschutz-Gutachtens für die Linzer Eisenbahnbrücke bestätigt die Linie und Forderungen der ÖVP Linz: Das 30-seitige Gutachten des Industriearchäologen Rolf Hörmann stellt

fest, dass die Brücke erhaltenswert und grundsätzlich sanierbar sei. Das 110 Jahre alte technische Monument sollte als prägnantes Bauwerk im Donauraum erhalten bleiben. Der Linzer ÖVP-Verkehrssprecher GR Ernst Murauer verweist auch auf mehrere Anläufe, in den vergangenen Jahren eine

zeitgerechte Zukunftslösung für den Brückenübergang in die Wege zu leiten. Die Hinweise und Warnungen sind an der Linzer SPÖ aber abgeprallt. Nun fordert auch Kepplinger ein rasches Gipfelgespräch zwischen Stadt Linz, ÖBB, Land Oberösterreich und Denkmalamt.

LINZ EXTRA

der Eisenbahnbrücke • Zweiter Donauübergang wird stromabwärts empfohlen soll für rasche Lösungen sorgen



wärts vorgeschlagen. Was SP-Verkehrsreferent Klaus Luger nicht versteht: „Ein Zubau in diesem Ausmaß stromabwärts beeinträchtigt das Naherholungsgebiet Am

VON JÜRGEN AFFENZELLER

Damm und das Linzer Traditionsgasthaus Lindbauer.“

Gemeinsam mit SP-Landesrat Hermann Kepplinger will Luger Anfang September einen Eisenbahnbrücken-Gipfel einberufen, um rasche Lösungen zu erarbeiten. Der Linzer VP-Verkehrssprecher Ernst Murauer fühlt sich bestätigt: „Eines ist seit heute klar: Der Brückenabriss-Reflex der SPÖ findet auch bei den Experten keine Zustimmung.“

Denkmal-Experte pocht auf Sanierung

Brücken-Gipfel

Jetzt ist es da, das lang erwartete Gutachten des Industriearchäologen Rolf Höhmann über die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke. Und dessen Fazit ist mehr als brisant: Die Erhaltung der Brücke hat absolute Priorität, ein zusätzlicher Brückenneubau wird flussabwärts vorgeschlagen – sehr zur Verblüffung der Stadtpolitik.

Insgesamt fünf Nutzungsvarianten werden im 30-seitigen Papier beschrieben,

das auch der „Krone“ vorliegt. Höhmann präferiert aus Sicht der Denkmalpflege dabei die Variante, die Eisenbahnbrücke zu sanieren und für die Eisen- bzw. Straßenbahn weiter zu nutzen. Für den Straßenverkehr wie auch für Fußgänger und Radfahrer wird zusätzlich eine 7 bis 15 Meter breite Neubaulösung donauab-

„Der Erkenntnisgewinn des Gutachtens hält sich in Grenzen. Wir haben ein wertvolles halbes Jahr verloren.“

Klaus Luger, SP-Verkehrsreferent



Foto: Alfred Reiter

Für Autos könnte auf der Eisenbahnbrücke die Zeit bald vorbei sein

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

LINZ. Erhalten und generalsaniert werden soll die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke. Für den Autoverkehr sollte eine neue Brücke gebaut werden. Das ist die zentrale Aussage eines Gutachtens des Bundesdenkmalamtes.

Von Erhard Gstöttner

Laut einem Gutachten der ÖBB, denen die Brücke gehört, dürfe das denkmalgeschützte Bauwerk nur noch bis Ende 2012 benutzt werden. Politiker haben aus diesem Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink abgeleitet, dass die Brücke abgerissen werden müsse.

Doch die Brücke ist sanierbar. Über diese zentrale Aussage eines neuen Gutachtens haben die OÖN Nachrichten bereits Anfang August berichtet. Nun liegt die Analyse des Industriearchäologen Rolf Höhmann aus Darmstadt in der Endversion vor. Das Ende der Nutzungsdauer Ende 2012 sei nicht das Ende der Lebensdauer, so der deutsche Industriearchäologe.

Um die Eisenbahnbrücke erhalten zu können, sei eine Generalsanierung nötig. Zu diesem Zwecke müssten die Tragwerke an Land gebracht werden. "Es gibt sehr viele Erfahrungen mit der Sicherung historischer Stahlbaukonstruktionen, die belegen, dass eine solche Sanierung technisch möglich ist und die Kosten mit ausreichender Genauigkeit kalkulierbar sind", schreibt Höhmann in seinem Gutachten.

Der deutsche Fachmann beschäftigt sich auch mit der künftigen Nutzung der Eisenbahnbrücke. Er schlägt vor, das 110 Jahre alte Bauwerk künftig nur noch für die Eisenbahn und die derzeit in Planung befindliche zweite Linzer Straßenbahn zu nutzen. Denn die für den Autoverkehr im Winter nötige Salzstreuung habe die Brücke schwer beschädigt. Höhmann schlägt vor, für den Autoverkehr stromabwärts der Eisenbahnbrücke ein neues Bauwerk zu errichten.

Gipfelgespräch gefordert

In einer ersten Reaktion lehnt der Linzer Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) diesen Vorschlag ab. Denn eine neue Brücke östlich der alten würde das Naherholungsgebiet auf dem Urfahr an der Donau zerstören und das Gasthaus Lindbauer schwer beeinträchtigen. Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger (SP) kritisiert, dass aus dem Gutachten keine neuen Erkenntnisse gewonnen werden könnten. Die Kosten seien weiterhin ungeklärt. Nun sei dringend ein Gipfelgespräch zwischen ÖBB, Stadt Linz, Land und Denkmalschutz nötig.

Es wird dramatisch. Ein Neubau würde erst in vier Jahren fertig.

}

Klaus Luger

Vizebürgermeister (SP) von Linz

LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN

Eine völlig neue Brücke bauen

Die Eisenbahnbrücke abreißen und am alten Standort eine neue Brücke für Autos, Bahn und Straßenbahn bauen - dieses Szenario bevorzugen SP und Grüne. VP und FP sind für den Erhalt der alten denkmalgeschützten Brücke. Der Denkmalschutz lehnt einen Abriss ab. "Für die Denkmalpflege ist der Totalverlust der historischen Brücke nicht hinnehmbar. Mit einem Neubau ... wird der stadträumliche Eindruck des Linzer Donauabschnitts stark verändert", heißt es im Denkmalschutz-Gutachten.

Sanieren und auch neu bauen

Um die Eisenbahnbrücke erhalten zu können, muss sie saniert werden. Künftige Schäden wären am besten zu vermeiden, wenn keine Autos mehr über die 1900 eröffnete Brücke fahren. Das alte Bauwerk sollte nur noch der Bahn und einer zukünftigen Straßenbahn dienen, so die Denkmalschützer. So würde auch die

Salzstreuung vermieden, die der alten Brücke besonders schadet. Für den Autoverkehr sollte donauabwärts der bestehenden Brücke eine neue Brücke errichtet werden, sagen die Denkmalschützer.

Brücke sanieren

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke ist ein Sanierungsfall. Für die sanierte Brücke gibt es zwei Möglichkeiten: Nutzung wie bisher für Schienenfahrzeuge und Autos. Die Denkmalschützer möchten, dass die alte Brücke nur noch für Schienenfahrzeuge befahrbar ist.

Folgen der Salzstreuung

Viel Streit und keine Lösung

LINZ. Zuletzt wurde die Eisenbahnbrücke 1981/82 generalsaniert. Seit den Neunzigerjahren streiten ÖBB und die Stadt Linz wegen einer Sanierung.

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke ist eine der letzten Fachwerkbrücken an der Donau. Und sie prägt das Stadtbild von Linz. Darum ist sie denkmalgeschützt.

Eine große Sanierung wäre bereits in den Neunzigerjahren wieder fällig gewesen. Die ÖBB, denen die Brücke gehört, wollten, dass die Stadt Linz mitzahlt. Denn die Salzstreuung für den Autoverkehr schädigt die Brücke besonders. Laut einem von den ÖBB in Auftrag gegebenen Gutachten dürfe die Brücke nur bis Ende 2012 benutzt werden.

1981/82 wurde die Eisenbahnbrücke zuletzt generalsaniert.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 24.08.2010 - Seite 032

Rechnungshof: Land muss 500 Millionen Euro sparen

Auch Oberösterreich lebe über seine Verhältnisse, sagt Helmut Brückner, Direktor des Landesrechnungshofs, im OÖNachrichten-Interview. Durch Verwaltungs- und Spitalsreform müssten ca. 500 Millionen Euro eingespart werden, sonst bleibe nur der Weg in neue Schulden. Seite 4

Politik

(Wakolbinger)

Wirtschaftskriminalität:

Viele offene Baustellen

Die Justiz ist mit zahlreichen Fällen von Wirtschaftskriminalität befasst. Die Ermittlungen dauern teils jahrelang. Die bekanntesten Fälle betreffen die Kärntner Hypo-Alpe-Adria-Bank und die Buwog-Privatisierung. Auch bei der Anlagefirma Globe Invest, die ihren Verwaltungssitz in Sattledt hatte, besteht der Verdacht der Untreue. Einen Überblick lesen Sie auf

Seite 10

Wirtschaft

Der WM folgt dem Trauner Doppel eine Zwangspause

Bei der Badminton-WM in Paris ist ein Duo von Askö Traun dynamisch unterwegs: Jürgen Koch und

Peter Zauner (Foto) überstanden die erste Runde. Nach der WM haben sie aber eine Zwangspause zu überstehen. Zauner will sich auskurieren.

Seite 15

Sport

Italien ist ein Schwerpunkt beim Heimatfilm-Festival

Das Heimatfilm-Festival macht Freistadt ab Mittwoch wieder zum Mekka der Filmkunst. Bis Sonntag sind an die fünfzig Filme zu sehen, wobei Italien ein Schwerpunkt gewidmet ist. Die italienischen Beiträge im Überblick finden Sie heute in der "Kultur".

Seite 22

Kultur

Linzer Eisenbahnbrücke: viel Streit und viele Möglichkeiten

LINZ. Erhalten und generalsaniert werden soll die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke. Für den Autoverkehr sollte eine neue Brücke gebaut werden. Das ist die zentrale Aussage eines Gutachtens des Bundesdenkmalamtes, das nun in voller Länge vorliegt. Die endgültige Entscheidung ist noch nicht gefallen. Lösungsmöglichkeiten gibt es allerdings viele.

Seite 25

Land&Leute



OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 24.08.2010 - Seite 001

Gutachten: Eisenbahnbrücke in Linz soll generalsaniert werden

LINZ. Die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke soll saniert werden. Für Autos soll eine neue Brücke errichtet werden.

Das schlägt der Industriearchäologe Rolf Höhmann vor, der für das Bundesdenkmalamt ein Gutachten über die Linzer Eisenbahnbrücke erstellte. Die Analyse liegt nun in der Endfassung vor.

Demnach könne die 110 Jahre alte und denkmalgeschützte Brücke saniert werden. Um schwere Korrosionsschäden zu vermeiden, sollten künftig nur noch Schienenfahrzeuge (Bahn und Straßenbahn) die alte Brücke befahren. Für Autos solle stromabwärts gleich neben der Eisenbahnbrücke eine neue Brücke errichtet werden, so der Vorschlag des Fachmanns.

Wie viel die vorgeschlagenen Maßnahmen kosten würden, ist allerdings unklar.

[Weiter auf Seite 25](#)

HINTERGRUND

Eisenbahnbrücke: Bedroht Neubau Blau-Weiß-Platz und Gärten?

VON ERHARD GSTÖTTNER

Die Diskussion um die denkmalgeschützte Linzer Eisenbahnbrücke betrifft auch Schrebergärtner und Fußballer. Die zentrale Frage dabei: Wie wirkt sich ein Brückenneubau oder eine zusätzliche Brücke auf den Blau-Weiß-Platz und die Schrebergärten zwischen Eisenbahnbrücke und der Unteren Donaulände auf der Linzer Seite aus?

Für den Linzer Verkehrsreferenten Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) sind die Probleme lösbar: „Es gibt Lösungen, mit denen

der Blau-Weiß-Platz und die Kleingärten bleiben können.“ Das würde nicht nur bei einem Neubau am Ort der jetzigen Eisenbahnbrücke und auch beim Bau einer neuen Brücke gelingen.

Ein Fan von Blau-Weiß

Den Bau einer zusätzlichen Brücke stromabwärts lehnt Luger aber ab. Denn die würde ein Naherholungsgebiet in Urfahr zerstören und große Probleme beim Gasthaus Lindbauer verursachen: „Meine Ablehnung hat nichts damit zu tun, dass ich Blau-Weiß-Fan bin und meine Söhne bei Blau-Weiß spielen.“

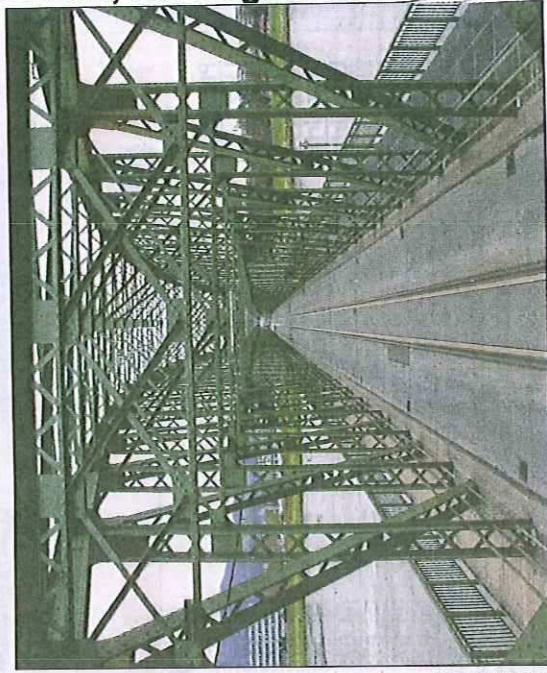
An den grundsätzlichen Positionen der politischen Parteien zur Eisenbahnbrücke hat das Gutachten des Denkmalamtes nichts geändert: SP und Grüne sind für Abriss und Neubau, VP und FP sind für die Erhaltung der alten Brücke.

VP-Fraktionschef Klaus Furlinger sieht die Bevölkerungsmehrheit hinter der VP-Position: „Bei einer Umfrage im Mai haben sich 79 Prozent der Linzerinnen und Linzer für die Erhaltung der Eisenbahnbrücke ausgesprochen.“ Furlinger wirft der Linzer SP-Führung vor, eine Lösung für die Eisenbahnbrücke seit

Jahren verzögert zu haben. Bestätigt durch das Denkmalamt-Gutachten sieht sich auch die FP. Die Brücke müsse saniert werden, so Gemeinderat Sebastian Ortner: „Eine Entscheidung gegen den Erhalt darf nicht über die Köpfe der Linzer Bevölkerung getroffen werden.“

Kosten berechnen

Die Grünen fordern nun, die Kosten für alle Varianten durchzurechnen. „Auf dieser Basis soll dann die Entscheidung getroffen werden“, fordert Grünen-Fraktionschefin Gerda Leniger.



Eisenbahnbrücke: 110 Jahre alt und denkmalgeschützt
Foto: Weibold

Lesermeinung

Doppelte Kosten

Betrifft: Artikel „Eisenbahnbrücke erhalten und neue Brücke bauen“ vom 24. August

Schön oder sinnvoll ... ist die Frage.

Wer von unseren Politikern einerseits eine neue Brücke flussabwärts und andererseits die bestehende Eisenbahnbrücke renovieren/sanieren/instandhalten möchte, geht verantwortungslos mit Steuergeld um. Das sind doppelte Kosten! Wahrscheinlich diskutieren unsere Politiker noch 2012 mit diversen Gutachtern, was die beste Lösung sei.

CUM_GRANO_SALIS

Posting auf www.nachrichten.at

Alte Brücke ist Schrott

Schrott zu Schrott. Wenn etwas schrottreif ist, dann sollte es abgebaut werden. Bei diesen Schrottpreisen kann man das Geld in die neue Brücke gut investieren.

AMOR

Posting auf www.nachrichten.at

Einzig schöne Brücke in Linz

Die Eisenbahnbrücke ist die einzig schöne Brücke in Linz und sollte daher unbedingt erhalten werden. Linz hat schon genug pseudomoderne gesichtslose Bauten. Derzeit hat Linz eher das Flair von St. Pölten.

GUENTHER

Posting auf www.nachrichten.at

Keine Verstorbenen in Donau

Betrifft Artikel „Die Donau bei Linz wird zur letzten Ruhestätte für Verstorbene“ vom 20. August

Wie komm ich dazu, wenn ich meine Füße in die Donau hänge, dass irgendwelche Aschenpartikel unter meine Zehennägel wandern und ich dann einen Verstorbenen mit nach Hause nehme!

STANLEY_BEAMISH

Posting auf www.nachrichten.at

Trauern ist individuell

Trauern ist individuell und nicht immer an einen Ort gebunden! Trauern hängt auch mit immateriellen Erinnerungen zusammen!

OBLIO

Posting auf www.nachrichten.at



Linzer stehen auf ihre Eisenbahnbrücke

Drei Viertel der Linzer Bevölkerung plädieren für den Erhalt der Eisenbahnbrücke und den Bau einer zusätzlichen Straßenbrücke: Das ist das Ergebnis einer von der ÖVP Linz in Auftrag gegebenen IMAS-Umfrage. 49 Prozent halten die Sanierungs-Variante für „sehr

gut“, weitere 24 Prozent für „gut“. Dem gegenüber könnten sich derzeit nur 39 Prozent der Linzer mit einem Abriss des 110 Jahre alten Denkmals anfreunden. „Damit hat die Bevölkerung längst glasklare Präferenzen gesetzt. Offensichtlich aber nicht die SPÖ. Wie sonst

wäre es zu erklären, dass Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger, Bgm. Dobusch und Verkehrstadtrat Luger weiterhin ohne Varianten-Vergleich und ohne Kosten-Vergleich dastehen!“, kritisiert der Linzer ÖVP-Klubobmann Klaus Furlinger. *Foto: Schicho*

Keine Gutachten mehr!

Wenn es eine Erkenntnis aus der jüngsten Diskussion zur maroden Eisenbahnbrücke gibt, dann diese: Bitte keine Gutachten mehr! Jetzt sind rasche gemeinsame Entscheidungen gefragt, um nicht ab Anfang 2013 gar ohne wertvollen Donauübergang dazustehen. Genau dazu müssen alle Beteiligten in den nächsten Wochen neben dem Platz am Verhandlungstisch auch den Blick über ihren Tellerrand hinweg suchen: Die SP wird sich wohl vom (immer noch) erhofften

Abtragen der Eisenbahnbrücke verabschieden und einer Generalsanierung zustimmen müssen. Dafür sollte die VP nicht auf der einen Seite einen (breiten) Brückenneubau fordern, gleichzeitig aber den umsichtigen Beschützer angrenzender Kleingartenvereine oder Gasthäuser mimen.

Vor allen Dingen liegt es aber an den ÖBB, rasch zu entscheiden, was mit ihrem Eigentum geschehen soll. Bitteschön ohne neues Gegen-Gutachten ... JA

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 25.08.2010 - Seite

Lesermeinung

Doppelte Kosten

Betrifft: Artikel "Eisenbahnbrücke erhalten und neue Brücke bauen" vom 24. August

Schön oder sinnvoll ... ist die Frage.

Wer von unseren Politikern einerseits eine neue Brücke flussabwärts und andererseits die bestehende Eisenbahnbrücke renovieren/sanieren/instandhalten möchte, geht verantwortungslos mit Steuergeld um. Das sind doppelte Kosten! Wahrscheinlich diskutieren unsere Politiker noch 2012 mit diversen Gutachtern, was die beste Lösung sei.

cum_grano_salis

Posting auf www.nachrichten.at

Alte Brücke ist Schrott

Schrott zu Schrott. Wenn etwas schrottreif ist, dann sollte es abgebaut werden. Bei diesen Schrottpreisen kann man das Geld in die neue Brücke gut investieren.

amor

Posting auf www.nachrichten.at

Einzig schöne Brücke in Linz

Die Eisenbahnbrücke ist die einzig schöne Brücke in Linz und sollte daher unbedingt erhalten werden. Linz hat schon genug pseudomoderne gesichtslose Bauten. Derzeit hat Linz eher das Flair von St. Pölten.

guenther

Posting auf www.nachrichten.at

Keine Verstorbenen in Donau

Betrifft Artikel "Die Donau bei Linz wird zur letzten Ruhestätte für Verstorbene" vom 20. August

Wie komm ich dazu, wenn ich meine Füße in die Donau hänge, dass irgendwelche Aschenpartikel unter meine Zehennägel wandern und ich dann einen Verstorbenen mit nach Hause nehme!

Stanley_beamish

Posting auf www.nachrichten.at

Trauern ist individuell

Trauern ist individuell und nicht immer an einen Ort gebunden! Trauern hängt auch mit immateriellen Erinnerungen zusammen!

oblio

Posting auf www.nachrichten.at

Neues Gutachten schürt Streit um Eisenbahnbrücke • SP will mit Denkmalamt erneut verhandeln

Brücken-Abriß ist noch nicht vom Tisch!

Auch am Tag nach Bekanntwerden des neuen Gutachtens zur Linzer Eisenbahnbrücke gingen die politischen Wogen hoch: Während VP und FP am Erhalt des Bauwerks und dem Bau einer neuen Brücke festhalten, wollen SP und Grüne keine Varianten-Entscheidung treffen, ehe Kosten- und Verkehrskonzepte feststehen.

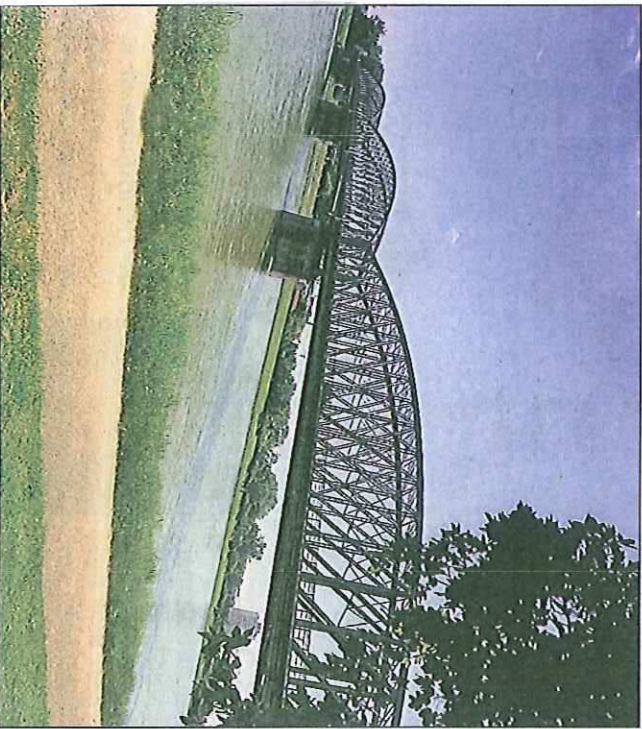
Der Industriearchäologe Rolf Höhman aus Darmstadt schlug, wie berichtet, in seinem 30-seitigen Papier

vor, die Eisenbahnbrücke zu sanieren und für die Stadt und den Fußgängerverkehr zu nützen. Der Abriß der alten Eisenbahnbrücke noch nicht ad acta gelegt hat: „Schließlich ist auch noch unklar, ob die Straßenbahnen der Linz Linien mit der Brückenbreite von 5,5 Metern überhaupt auskommen. Das wird jedoch bereits geprüft.“

Enttäuscht vom aktuellen Gutachten zeigt sich die grüne

ne Klubobfrau Gerda Lenger: „Da stand nicht wirklich viel Neues drin.“ Auf eine favorisierte Variante wollen sich weder Lenger noch Lenger festlegen: „Dafür muss erst noch der genaue Kosten- und Verkehrsplan stehen“, lautet der Tenor von SP und Grünen.

Genau das Ausbleiben solcher Pläne bemängelt die VP: „Planungsreferent Dobusch und Verkehrsstadtrat Luger stehen immer noch ohne Varianten-Vergleich und Kostenaufstellung da. Das ist nicht zu erklären“, kritisiert Klubobmann Klaus Furlinger, der weiter auf eine Generalsanierung der Eisenbahnbrücke drängt. Auf



Fotos: Alfred Reiter

„Dass Denkmalschützer für den Erhalt der Brücke sind, wundert mich nicht. Aber niemand hat bisher gesagt, wie teuer uns alle Varianten eigentlich kommen.“



Foto: Grüne Linz

Gerda Lenger, Klubobfrau, Grüne Linz

„Die Gutachten zeigen, dass man die Brücke durchsanieren kann. Wenn dazu also die Möglichkeit besteht, muss das Denkmal auch erhalten bleiben.“



Foto: ÖVP Linz

Erich Watzl, VP-Vizebürgermeister



Gleich neben der Eisenbahnbrücke könnte ein Neubau entstehen

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 25.08.2010 - Seite

[hintergrund](#)

Eisenbahnbrücke: Bedroht Neubau Blau-Weiß-Platz und Gärten?

Von Erhard Gstöttner

Die Diskussion um die denkmalgeschützte Linzer Eisenbahnbrücke betrifft auch Schrebergärtner und Fußballer. Die zentrale Frage dabei: Wie wirkt sich ein Brückenneubau oder eine zusätzliche Brücke auf den Blau-Weiß-Platz und die Schrebergärten zwischen Eisenbahnbrücke und der Unteren Donaulände auf der Linzer Seite aus?

Für den Linzer Verkehrsreferenten Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) sind die Probleme lösbar: "Es gibt Lösungen, mit denen der Blau-Weiß-Platz und die Kleingärten bleiben können." Das würde nicht nur bei einem Neubau am Ort der jetzigen Eisenbahnbrücke und auch beim Bau einer neuen Brücke gelingen.

Ein Fan von Blau-Weiß

Den Bau einer zusätzlichen Brücke stromabwärts lehnt Luger aber ab. Denn die würde ein Naherholungsgebiet in Urfahr zerstören und große Probleme beim Gasthaus Lindbauer verursachen: "Meine Ablehnung hat nichts damit zu tun, dass ich Blau-Weiß-Fan bin und meine Söhne bei Blau-Weiß spielen."

An den grundsätzlichen Positionen der politischen Parteien zur Eisenbahnbrücke hat das Gutachten des Denkmalamtes nichts geändert: SP und Grüne sind für Abriss und Neubau, VP und FP sind für die Erhaltung der alten Brücke.

VP-Fraktionschef Klaus Furlinger sieht die Bevölkerungsmehrheit hinter der VP-Position: "Bei einer Umfrage im Mai haben sich 79 Prozent der Linzerinnen und Linzer für die Erhaltung der Eisenbahnbrücke ausgesprochen." Furlinger wirft der Linzer SP-Führung vor, eine Lösung für die Eisenbahnbrücke seit Jahren verzögert zu haben.

Bestätigt durch das Denkmalamt-Gutachten sieht sich auch die FP. Die Brücke müsse saniert werden, so Gemeinderat Sebastian Ortner: "Eine Entscheidung gegen den Erhalt darf nicht über die Köpfe der Linzer Bevölkerung getroffen werden."

Kosten berechnen

Die Grünen fordern nun, die Kosten für alle Varianten durchzurechnen. "Auf dieser Basis soll dann die Entscheidung getroffen werden", fordert Grünen-Fraktionschefin Gerda Lenger.

110 Jahre alt und denkmalgeschützt

SPÖ-Bocksprünge bei Eisenbahnbrücke

LINZ — Verwundert zeigt man sich bei der Linzer ÖVP über die ablehnende Haltung der SPÖ zum Vorschlag, die Eisenbahnbrücke zu sanieren und parallel dazu eine Straßenbrücke zu errichten. Denn: Diese Vorschläge kamen von der Linzer SPÖ. „Ich erinnere nur daran, dass Planungsstadtrat Klaus Luger im November 2005 einen Gemeinderatsantrag zur Abstimmung brachte, in dem genau diese Brücken-Kombination wörtlich als am besten geeignet bezeichnet wird. Ich erinnere auch an den Gemeinderatsantrag des jetzigen Planungsreferenten Bgm. Dobusch von Sommer 2010, in dem ausdrücklich der Platzbedarf für eine zusätzliche Straßenbrücke ausgewiesen und berücksichtigt wird“, erklärt ÖVP-Gemeinderat Stefan Hutter. Wörtlich heißt es in dieser Vorlage: Durch ausreichende Breite der gewidmeten Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr sind verschiedene Projektvarianten möglich. Basis für das Neuplanungsgebiet ist die breitere Variante einer Zweibrückenlösung zuzüglich ein Meter auf beiden Seiten.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 26.08.2010 - Seite

"Sanierung der Eisenbahnbrücke würde zwölf Millionen Euro kosten"

LINZ. Bereits vor fünf Jahren beschäftigten sich Fachleute mit der Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke. Die Arbeitsgruppe von ÖBB, Land und Stadt Linz bezifferte auch die Sanierungskosten für die denkmalgeschützte Brücke.

Von Erhard Gstöttner

Fünf Varianten für die Zukunft der 110 Jahre alten Brücke beriet damals die Arbeitsgruppe. "Die Sanierung, so die damalige Berechnung, hätte zehn Millionen Euro gekostet. Hochgerechnet auf heute sind die Kosten nun mit zwölf Millionen Euro zu veranschlagen", sagt ein Mitglied der Arbeitsgruppe.

Zum Vergleich: Zwölf Millionen Euro hätte auch die vom damaligen Linzer Mobilitätsstadtrat Jürgen Himmelbauer (Grüne) vorgeschlagene Radfahrerbrücke über die Donau gekostet. SP, VP und Grüne waren ursprünglich für das Projekt, das zwischen Eisenbahn- und Nibelungenbrücke errichtet werden sollte. Im Jahre 2006 wurden bei dem EU-weiten Planungswettbewerb 66 Projekte für diese Radlerbrücke eingereicht. Doch dann stieg die SP aus.

Nachdem eine Lösung für die Eisenbahnbrücke jahrelang verschleppt worden war, ist diese Woche, seit dem Vorliegen des Gutachtens des Bundesdenkmalamtes, Schwung in die Sache gekommen. Nun führen die Entscheidungsträger Gespräche.

In den kommenden drei Wochen soll dann ein Eisenbahnbrücken-Gipfel stattfinden. Daran teilnehmen werden Vertreter der ÖBB, der die Brücke gehören, Vertreter des Landes, der Stadt Linz und des Denkmalamtes. "In diesem Gipfelgespräch sollen dann die Weichen gestellt werden", sagt der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP).

Zukunft der Mühlekreisbahn

Eng verknüpft ist die Zukunft der Eisenbahnbrücke mit dem Schicksal der Mühlekreisbahn. Die Regionalbahn ist von der Einstellung bedroht. Wird die Mühlekreisbahn weiterbetrieben, dann ist die Eisenbahnbrücke auch künftig für die ÖBB wichtig. Denn zum Service müssen die Zugsgarnituren nach Linz gebracht werden - über die Eisenbahnbrücke. Eine Alternative wäre, dass der Betreiber der Mühlekreisbahn auf Mühlvierter Seite eine Serviceeinheit aufbaut, so dass die Brücke für die Bahn nicht mehr nötig wäre.

Nach wie vor gibt es freilich einen Beschluss der Landesregierung für den Bau der City-S-Bahn, die Verlängerung der Mühlekreisbahn in den Linzer Hauptbahnhof. Für dieses Projekt wäre die Eisenbahnbrücke erst recht wieder notwendig.

Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke ist ein wesentlicher Teil des Linzer Stadtbildes, sagen Denkmalschützer.

stichwort

Alte Brücke erhalten und eine neue bauen

Die 110 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke kann erhalten werden, das ist technisch möglich. Das ist die zentrale Aussage des Gutachtens des deutschen Industriearchäologen Rolf Höhmann (Bild), das seit Anfang dieser Woche vorliegt.

Der international tätige Experte schlägt vor, die Eisenbahnbrücke zu sanieren und künftig nur noch für den Schienenverkehr zu verwenden. Für den Autoverkehr sollte stromabwärts neben der Eisenbahnbrücke ein neuer Donauübergang errichtet werden, so Höhmann.

Ein vom Brückeneigentümer ÖBB in Auftrag gegebenes Gutachten bezeichnet die Eisenbahnbrücke ebenfalls als sanierungsfähig. Allerdings schlug Universitätsprofessor Josef Fink, der Verfasser dieses Gutachtens, vor, die Eisenbahnbrücke abzureißen.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 26.08.2010 - Seite

Kommentar

von Erhard Gstöttner

Brücken-Ausweg

Natürlich haben sie es gewusst. Den wesentlichen Linzer Stadtpolitikern ist seit geraumer Zeit klar, dass mit der Eisenbahnbrücke etwas geschehen muss. Denn als die Brücke Anfang der Achtzigerjahre generalsaniert wurde, stand fest, dass die nächste Sanierung in 15 Jahren fällig ist.

Die ÖBB, denen die Brücke gehört, wollten aber nicht mehr allein für die Sanierung zahlen. Denn vor allem der Autoverkehr macht durch die Salzstreuung die Brücke kaputt. Die Stadtväter, allen voran Bürgermeister Franz Dobusch, beharrten aber auf einem alten Vertrag.

Jetzt ist die 110 Jahre alte Brücke in einem schlechten Zustand. Doch die Sanierung ist möglich. Fachleute beziffern die Sanierungskosten mit zwölf Millionen Euro, siehe Bericht.

Stellen wir uns vor, ÖBB, Land und Stadt Linz würden bei der Eisenbahnbrücke an einem Strang ziehen und sich die Sanierungskosten teilen. Vier Millionen Euro müsste dann jeder zahlen. Das ist keine Kleinigkeit. Doch verglichen mit anderen Aufwendungen sollte das möglich sein.

E-Mail: e.gstoettner@nachrichten.at

ÖBB, Land und Stadt Linz, warum nicht gemeinsam?

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 27.08.2010 - Seite

Kommentar

von Erhard Gstöttner

Seltsames Linz

Wer eine besondere Straßenbahnfahrt erleben will, fährt wahrscheinlich mit der Pöstlingbergbahn in Linz. Doch wollen Sie eine wirklich außergewöhnliche Tramwayfahrt unternehmen, so sollten Sie sich nach Gmunden begeben.

Denn in der Traunseestadt fährt an den Sommerwochenenden zwischen Bahnhof und Esplanade ein ganz besonderer Straßenbahnwagen - ein 112 Jahre alter offener Sommerwaggon, eine Art Cabrio auf Schienen.

Die Stadt Gmunden hat dieses außergewöhnliche Fahrzeug 1995 von der Linzer Straßenbahn geliehen. Das Aufreizende an der Sache: die nun "GM100" genannte Garnitur fuhr jahrzehntelang auf den Linzer Pöstlingberg.

Doch die Linz AG stoppte den Einsatz der Sommerwagen im regulären Betrieb. "Zu gefährlich, nicht mehr erlaubt", lautete die Begründung. Seltsam: In Gmunden darf der Sommerwagen mitten durch die Stadt fahren.

Übrigens: Die Pöstlingbergbahn wurde um 35 Millionen Euro umgebaut. Mit einem Drittel der Summe könnte man die Linzer Eisenbahnbrücke sanieren.

E-Mail: e.gstoettner@nachrichten.at

Gmunden zeigt es den Linzer Straßenbahnern vor.

OÖN Nachrichten Zeitungsarchiv

[zurück](#) | [neue Suche starten](#) | [zur Ergebnisübersicht](#)

vom 03.09.2010 - Seite Brucknerfest

Zitate

Mit der Klangwolke BABY JET wird Linz wieder zur Eisenbahnhauptstadt Europas. Mehr als 30 Jahre lang lädt nun ein Ereignis den Stadtraum zwischen Nibelungen- und Eisenbahnbrücke mit Emotionen, Bildern und Geschichten auf, die sich einmal mehr, einmal weniger zum kollektiven Gedächtnis von Linz verdichten. Was bei der Klangwolke passiert, das baut einen Phantasieraum in diese Leerstelle inmitten der Betriebsamkeit. Dieser Leerraum müsste ebenso geschützt sein, wie andere historische Bauwerke. Es ist der Raum der gemeinsamen Erinnerungen und zukünftigen Möglichkeiten.

Hubert Lepka Leiter des Künstlernetzwerks Lawine Torrén

Von Linz nach Wien in nur 9 Minuten? Das klingt wundervoll, ist aber noch Zukunftsmusik! Doch ohne Visionen gibt es keine Weiterentwicklung, und die ist auch für uns als Bahnunternehmen sehr wichtig. Daher freut es uns sehr, Partner der diesjährigen Klangwolke zu sein und gemeinsam einen Blick in eine mögliche Zukunft des Bahnfahrens zu werfen.

Werner Kovarik Vorstandsleiter ÖBB Personenverkehr AG

Unter den vielfältigen Kulturinitiativen des ORF Oberösterreich nehmen die Linzer Klangwolken einen besonderen Stellenwert ein. Mit Hubert Lepka ist eine perfekte Inszenierung garantiert. Wir freuen uns, dass wir mit unseren Medien wieder für viele tausend Besucher sorgen werden.

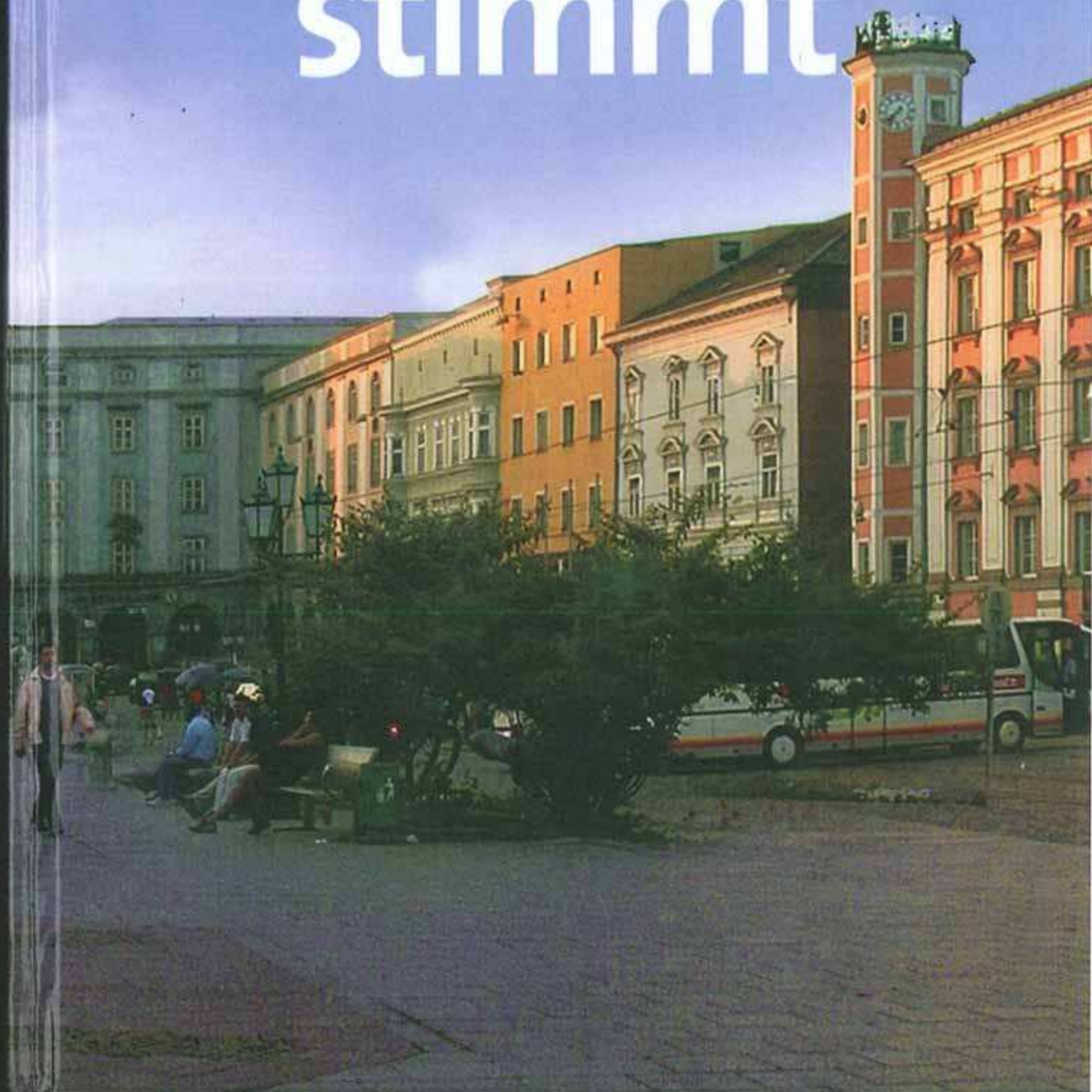
Helmut Obermayr Landesdirektor ORF OÖ

Linzer Klangwolke - vom Experiment zum Wahrzeichen einer Stadt. Die Klangwolke ist immer ein spannendes Spiel der Auslotung technischer, akustischer und inhaltlicher Möglichkeiten.

Wolfgang Winkler Künstlerischer Leiter LIVA/Brucknerhaus

Nutzung und Nutzungsideen

Linz. Die Richtung stimmt



Linz. Die Richtung stimmt

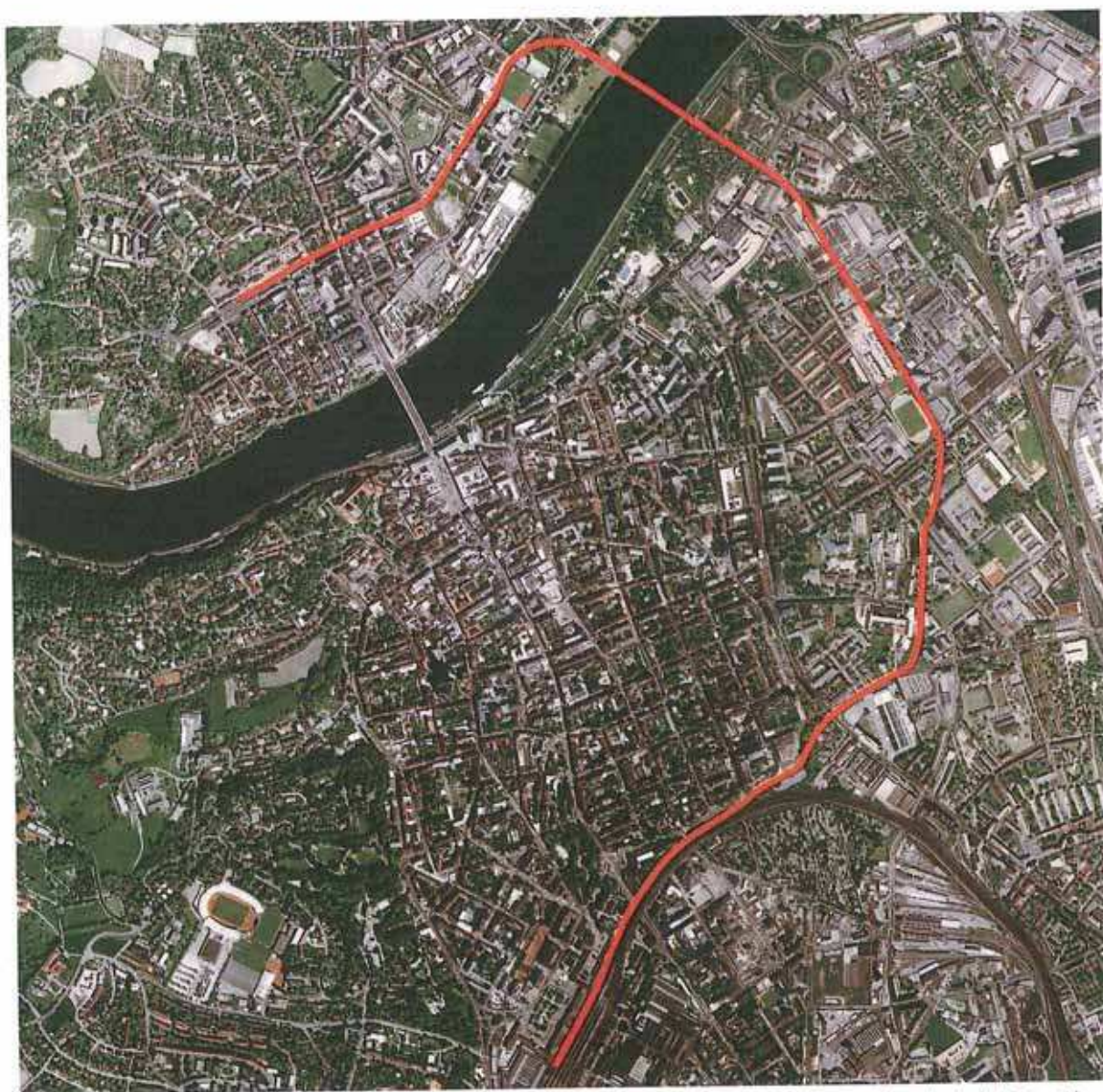
2003

*Zukunftsprogramm und
Bilanz der Arbeit von
Bürgermeister Dr. Franz Dobusch*

City-S-Bahn

Die City-S-Bahn soll den Mühlkreisbahnhof über das Krankenhausviertel und die Blumauer Straße mit dem Hauptbahnhof verbinden. In einer ersten Stufe könnte die City-S-Bahn vom Mühlkreisbahnhof bis zur Linken Brückenstraße geführt werden,

wo sie dann auf das Netz der LinzLinien (Straßenbahnlinie 1, Autobuslinien 12 und 25) treffen würde. Die Verantwortung für dieses Projekt tragen das Land Oberösterreich und die Österreichische Bundesbahn, die gemeinsam die Planungsarbeit bewältigen müssen.



Mögliche Streckenführung der City-S-Bahn: vom Urfahrer Mühlkreisbahnhof über die Donau, entlang des Industrie- und Hafengebietes, über das Design Center zum Linzer Hauptbahnhof.

Stellungnahme der Initiative Fahrrad OÖ zur geplanten

Fuß- und Radbrücke über die Donau in Linz

Der Bau dieser neuen Brücke ist Ausdruck, dass für den umweltfreundlichen Verkehr – und hier speziell für den Rad- und Fußgängerverkehr - auch mehr Geld ausgegeben werden kann, was sich auch bei anderen Projekten (Bhf-Steg, LILO-Trasse) zeigen sollte. Wie wir in unserer Studie über die Verhältnismäßigkeit der Verkehrsausgaben im Großraum Linz (Dezember 2004) aufgezeigt haben, wird in einem Zeitraum von 15 Jahren **weniger als ein Prozent** der Verkehrsausgaben für den Radverkehr ausgegeben, wobei mit diesem Projekt dieses Missverhältnis etwas aufgebessert werden könnte.

Die neue Brücke soll nicht Ersatz sondern eine Ergänzung der bestehenden Donauquerungen sein.

Wir favorisieren die Lage in Verlängerung der Wildbergstraße, weil dann die Brücke näher der Hauptachse in Linz liegt und damit am ehesten zu einer Entlastung der Nibelungenbrücke beitragen kann.

Um diese neue Brücke möglichst attraktiv zu machen und die hohen Investitionskosten zu rechtfertigen, müssen die Zu- und Anfahrtswege zur und von dieser neuen Brücke auf beiden Seiten direkt und attraktiv gestaltet werden.

Unter der Annahme, dass bei 150.000 täglichen donauquerenden Wegen der Radverkehrsanteil bei 5 % bei liegt, sind das 7.500 Wege pro Tag. Durch die Attraktivität der neuen Brücke könnten bis zu ein Drittel dieser Wege auf der neuen Donaubrücke erfolgen, d.h. rd. 2.500. Zusammen mit rund 500 Fußwegen wären das 3.000 tägliche Wege.

Bei diesen angenommenen 3.000 Wegen und Investitionskosten von 12 Mio Euro liegen die spezifischen Kosten (Investitionskosten pro täglichem Weg) dieser Brücke um mehr als ein Drittel niedriger als bei der Mini- U-Bahn. Der Westring würde gar 6 mal so hohe spezifische Kosten aufweisen (siehe Diagramm).

In der Linzer Innenstadt weisen die Nord-Süd orientierten Straßen eine Netzdichte von rd. 200 m auf. Im Bereich der Donau ist diese Dichte auf 800 m reduziert, also auf rund ein Viertel. Mit einer neuen Fuß/Radbrücke kann dieses Defizit im Bereich der Donauquerung deutlich reduziert (auf 600 m) werden. Damit würde Linz nur mehr 30 % über dem guten Wert der Radlerstadt Salzburg liegen (dort befindet sich alle 450 m eine Brücke).

Allgemein ist der Radverkehr sehr umwegempfindlich. Durch die großen Abstände der Linzer Donaubrücken sind für donauquerende Radfahrten teilweise große Umwege erforderlich. Die durchschnittliche Weglänge der Radfahrer in Linz beträgt etwas mehr als 2 km. Die durch die Donau bedingten Umwege können bis zu 1 km betragen, also 50 % der eigentlichen Weglänge, was generell die Attraktivität des Radfahrens schmälert. Durch den Bau einer neuen Fuß-/Radwegbrücke können derzeit bedingte Umwegfahrten deutlich reduziert bzw. neue Radfahrten induziert werden.

Ein Kostenvergleich mit der Donaubrücke für den Linzer Westring ist nicht zulässig. Die Brücke des Westringes alleine löst keine Probleme, was die Diskussion der letzten 30 Jahre gezeigt hat. Kostenvergleiche sind daher nur mit dem Gesamtprojekt Westring (d.h. rd. 50 mal so teuer) möglich.

Die neue Donaubrücke schafft die Möglichkeit, dass sich auch Kinder und ältere Radfahrer über die Donau trauen können, für die der massive Verkehr im Bereich der Nibelungenbrücke bzw. das Gitter auf der Eisenbahnbrücke ausschlaggebend sind, für die Fahrt über die Donau nicht das Fahrrad zu benutzen.

Seit dem Bau der Eisenbahnbrücke (1900) wurden im Zentralbereich von Linz im Intervall von 30 –40 Jahren neue Donaubrücken (Nibelungenbrücke, 1940 und VOEST-Brücke, 1972) errichtet. Daher wäre es jetzt nach über 30 Jahren wieder an der Zeit, die nächste Donaubrücke zu realisieren.

Folgende weitere Punkte sollten bei dieser neuen Donaubrücke berücksichtigt werden:

- Zufahrtsmöglichkeit von der Linzer Innenstadt zur neuen Brücke über die rechte Donaustraße
- geradlinige Anbindung der Wildbergstrasse an die Brücke ohne Gegensteigung
- Attraktive Anbindung der donauparallelen Radwege an beiden Ufern
- Die Steigungen und Gefälle auf der Brücke sollten auf ein Minimum beschränkt werden.
- Direkte Querungsmöglichkeit der Unteren Donaulände (keine Aufstellnotwendigkeit auf einer Verkehrsinsel)
- Schaffung einer attraktiven überdachten Radabstellanlage am Jahrmarktgelände für Pendler ("park & bike")

Maßnahmen bei den anderen Donaubrücken

Aber auch nach dem Bau dieser Brücke werden die anderen Brücken wichtige Bestandteile des Radverkehrsnetzes bleiben. Deshalb müssen parallel mit dem Bau dieser Brücke Verbesserungen an den bestehenden Donaubrücken im Zentralbereich von Linz umgesetzt werden.

Seit Einrichtung der Radfahrstreifen auf der Nibelungenbrücke (1986) und der Errichtung des westseitigen Radweges auf der Eisenbahnbrücke (1992) sind auf den Brücken selbst keine, im Bereich der Zu- und Abfahrten teilweise verbessernde Maßnahmen gesetzt worden.

Teilweise sind sogar deutliche Verschlechterungen eingetreten, wie der 1992 erfolgte Radwegrückbau im Bereich Donautor. Die dort vorhandene Engstelle ist durch den Umbau der Umfassungsmauer der Fußgängerunterführung zu beseitigen (geschätzte Kosten **rund 0,3 % der neuen Brücke**)

Verbesserungen im Bereich der Nibelungenbrücke

Auf eine Verbesserung im Bereich der Nibelungenbrücke warten die Radfahrer in Linz schon seit langem.

- Das Radfahren auf den schmalen Radstreifen ist gerade bei stärkerem Fußgängerverkehr äußerst gefährlich.
- Die vorhandenen Radstreifen liegen so knapp zur Fahrbahn, dass aufgrund des zu geringen Seitenabstandes auf dem rechten Fahrstreifen gemäß STVO nicht vorbeigefahren werden dürfte. Dieser Umstand wird aber täglich hunderte Mal missachtet.
- Das Problem des Geisterradelns schafft zusätzlich sehr gefährliche Zustände.

Parallel mit dem Beschluss für die neue Rad/Fußbrücke über die Donau sollte ein Grundsatzbeschluss erfolgen für:

- Schaffung einer durchgehenden Radfahrverbindung von der Nibelungenbrücke in der Hauptstraße bis über den Hinsenkampplatz durch Umbau der Umfassungsmauer im Bereich Cafe Landgraf (Kostenrahmen bis Euro 70.000,-)
- Erstellung einer Studie, die folgende Fragen klären soll:
 - * Möglichkeit der Verbreiterung des Tragwerkes der Nibelungenbrücke bzw. Übergang für Fußgänger auf eigenem Tragwerk unterhalb der Fahrbahn
 - * Verbesserung der Zufahrt zur Nibelungenbrücke ab Wildbergstraße

Verbesserungen im Bereich der Eisenbahnbrücke

Das grobmaschige Gitter in den Seitenbereichen, über das viele Radfahrer klagen, ist durch ein feinmaschiges Gitter zu ersetzen. (geschätzte Kosten: **rund 0,4 % der neuen Brücke**).

Bessere Trennung von Fußgänger und Radverkehr.

Mag. Gerhard Prieler
Vorsitzender Initiative FahrRad OÖ

Dipl.-Ing. Lukas Beurle
Stv. Vorsitzender Initiative FahrRad OÖ

Dies Schreiben geht an die Fraktionen im Linzer Gemeinderat und an die Medien.

Bei wunderbarem Laufwetter mit Sonnenschein und angenehmen 22 Grad, fand am Samstag, dem 24. April 2010, der bereits 22. Linzer 3-Brückenlauf statt. Um 15 Uhr fiel an der Donaulände der Startschuss für ein Starterfeld von über 1.400 Läufern. Der Lauf mit seiner Strecke von 6km über die drei Linzer Brücken wurde wieder von den Teilnehmern in beachtenswerten Zeiten zurückgelegt. Als Schnellster durchs Ziel, mit einer Zeit von 00:19:29 min., lief Mag. Martin Hofstadler (TriRun Linz). Die Tagesbestzeit verpasst Suchy Milos nur knapp mit einer Zeit von 0:19:39 (Platz 2) und Platz 3 schaffte Karl Martin (SV Gallneukirchen) mit 00:19:48. Den Titel der schnellsten Dame holte sich Fellhofer Michaela (Ausdauerpool Austria) mit einer tollen Zeit von 00:23:28. Auf Platz 2 lief Rechberger Daniela (PSV Linz) 00:23:36 und mit einer Zeit von 0:24:18 belegte Dr. Khinast-Sittenthaler Christina (TriRun Linz) den 3. Platz.

Besonders erfreulich war heuer die äußerst zahlreiche Teilnahme von Schulen am 12. OÖ Schülercup – mehr als 500 Schüler waren für ihre Schulen dabei. Die schnellste Schule war das Borg Linz, auf dem 2. Platz das Akademische Gymnasium und an dritter Stelle die Kreuzschwesternschule.

Die teilnehmerstärkste Schule war das Petrinum mit 140 Nennungen.

Einen sportlichen Wettkampf fochten dieses Jahr auch eine Vielzahl an Firmen und Institutionen beim 12. OÖ. Firmencup aus.

Die schnellsten 3 Firmen waren:

1. TriRun Linz
2. KEBA AG
3. BSV Land OÖ

Das Team BSV Land OÖ war auch bereits letztes Jahr unter den Top3. Das teilnehmerstärkste Team 2010 war die Firma Linz AG mit 35 Nennungen, die auch den 8. Platz erliefen. Seit vielen Jahren können Ehepaare ebenfalls sportlichen Teamgeist beweisen – heuer waren Maier Berti und Maier Wolfgang das schnellste Ehepaar. Sie konnten bereits im letzten Jahr diesen Titel für sich beanspruchen! Ihr Gewinn ist eine Übernachtung im Club Sporthotel Niederöblarn, zur Verfügung gestellt von der Sportunion OÖ. Die ersten sieben 7 Läufer Jugendlich männlich/weiblich erhielten Gutscheine der Firma Doppler im Gesamtwert von € 2000,-. Jeweils einen Gutschein für ein Event im Kulturzentrum HOF haben die schnellste Schule, und die schnellste Firma überreicht bekommen. Beim 3-Brückenlauf heißt es auf jeden Fall „Dabei sein ist alles“, denn im Anschluss fand bei der Siegerehrung wieder eine große Verlosung statt, an der jede Startnummer automatisch teilnahm. Es wurden zahlreiche Sachpreise wie ein Rad von Hervis und diverse Sportartikel, Gutscheinen, etc. unter den Läufern verlost und die Gewinner nahmen die Preise mit großer Freude entgegen.

Weiters möchten wir auf diesem Wege allen Teilnehmern des 22. Internationalen Linzer 3-Brückenlaufs zu den tollen sportlichen Leistungen herzlich gratulieren und freuen uns, wenn sie auch nächstes Jahr wieder dabei sind. Außerdem möchten wir uns bei allen Sponsoren ganz besonders bedanken – den nur mit ihr Unterstützung kann der 3-Brückenlauf jedes Jahr aufs Neue stattfinden!



presented by

SPARKASSE
Oberösterreich

LTO
WIRTSCHAFTS-UNIVERSITÄT LINZ

BEZIRKS
**RUND
SCHAU**

startup fahrschule
doppler



OÖ GKK
FORUM GESUNDHEIT

Life
RADIO

Hervis
SPORTS

Mrs. Sporty
Ihr persönlicher Sportclub

**Neues
Volksblatt**

Prolineshop.at

Die schlanke Linie

REAKTIONEN KLEINGARTENANLAGE

Linz | Neue Eisenbahnbrücke | In Planung

Fällt älteste Linzer Kleingartenanlage neuer Eisenbahnbrücke zum Opfer?

(15.07.10) LINZ (wiho): „Wir haben aus der Zeitung erfahren, dass eine 42 Meter breite Schneise für eine neue Donaubrücke vorgesehen ist“, zeigt sich Kleingartenverein-Obmann Ernst Kasinger empört.

Seit 1919 besteht der Kleingartenverein Linz-Ost. Die 59 Schrebergärten der Sektion VI befinden sich direkt am Bahndamm der Linzer Eisenbahnbrücke. „Ein 42 Meter breiter Streifen wurde jetzt dort mit den Stimmen von SPÖ, ÖVP und Grünen als Neuplanungsgebiet ausgewiesen“, berichtet der zuständige Gemeinderat Klaus Strigl (SPÖ). „Als nächster Schritt erfolgt die Umwidmung, damit dort gebaut werden kann“, weiß Ingrid Leitner von der Stadtentwicklung.

Damit ist klar, dass die dort befindliche Kleingartenanlage „wackelt“. „Auch wenn bei unserer Anlage nur ein Teil betroffen ist, ist das restliche Gelände dann wertlos. Die vier Fahrspuren auf der neuen Brücke würden die verbliebenen Kleingärten zur Lärm- und Abgashölle machen“, befürchtet Kleingartenverein-Obmann Ernst Kasinger. „Zudem verbringen hier besonders viele Mindestrentner, denen ihr Gartel einfach alles bedeutet, ihren Lebensabend.“

Aus der Zeitung erfahren

Besonders enttäuscht sind die Kleingärtner darüber, dass es bis heute keinerlei Kontakt von der Stadt oder den ÖBB gab: „Wir als Betroffene haben aus der Zeitung erfahren, dass unsere Gärten umgewidmet werden, ein Wahnsinn.“

Aber auch auf der anderen Seite des Bahndamms läuten die Alarmglocken. Das Donauparkstadion ist Heimstätte des Regionalligisten FC Blau Weiß Linz. Seit Jahren will der Klub das baufällige Stadion sanieren. Auf die Unterzeichnung des Pachtvertrages für das Stadion (das der Stadt Linz gehört) wartet der Verein bis heute vergebens. Am 22. Juli folgt ein Termin zwischen Vizebürgermeisterin Christiana Dolezal und Blau-Weiß-Präsident Hermann Scheilmann. Auch eine mögliche Absiedlung des Fußballklubs soll dabei diskutiert werden.

Im Gemeinderat der Stimme enthalten haben sich die Freiheitlichen: „Das Gutachten vom Bundesdenkmalamt steht noch aus. Die Planungseile ist daher völlig unverständlich, weil eine Sanierung der Eisenbahnbrücke immer noch möglich ist“, weiß FP-Stadtrat Detlef Wimmer.

„Nicht einfach drüberfahren“

Der Wunsch des Kleingartenvereins Linz-Ost – mit seinen sechs Sektionen der größte in OÖ – ist klar. Obmann Kasinger: „Wir sind seit 1919 hier. Die Politiker sollen nicht einfach über uns drüberfahren. Auch wenn wir keine Lobby haben oder laut schreien, wollen wir gehört werden. Das kann nicht zu viel verlangt sein.“

Quelle: http://www.meinbezirk.at/Linz%28Land...4529/id_761496

Es ist wohl schon verständlich, wenn eine Hauptverkehrsader mehr Bedeutung hat als einige Gartenhütten und ein baufälliges Fußballstadion, die beide übrigens eine Top-Lage blockieren. Die Kleingartensiedlung könnte vermutlich etwas nach Westen ausweichen. Ganz generell ist Linz erstaunlich talentfrei seine genialen Donauufer mit ordentlicher Bebauung zu bepflanzen. Einzig Altfuhr und die Donauauen haben was, der Rest ist öde. Da gibt es kaum Cafes oder Gastronomie, keine architektonisch netten Gebäude, sieht man mal von den Kulturtempeln ab. Speziell die Nordseite: Ein riesen Parkplatz und langweilige Zwerghochhäuser.

DRUCKEN SCHLIESSEN

**mein
bezirk.at**

LINZ (LAND)

Fällt älteste Linzer Kleingartenanlage neuer Eisenbahnbrücke zum Opfer?

(15.07.10) **LINZ (wiho): „Wir haben aus der Zeitung erfahren, dass eine 42 Meter breite Schneise für eine neue Donaubrücke vorgesehen ist“, zeigt sich Kleingartenverein-Obmann Ernst Kasinger empört.**

Seit 1919 besteht der Kleingartenverein Linz-Ost. Die 59 Schrebergärten der Sektion VI befinden sich direkt am Bahndamm der Linzer Eisenbahnbrücke. „Ein 42 Meter breiter Streifen wurde jetzt dort mit den Stimmen von SPÖ, ÖVP und Grünen als Neuplanungsgebiet ausgewiesen“, berichtet der zuständige Gemeinderat Klaus Strigl (SPÖ). „Als nächster Schritt erfolgt die Umwidmung, damit dort gebaut werden kann“, weiß Ingrid Leitner von der Stadtentwicklung.

Damit ist klar, dass die dort befindliche Kleingartenanlage „wackelt“. „Auch wenn bei unserer Anlage nur ein Teil betroffen ist, ist das restliche Gelände dann wertlos. Die vier Fahrspuren auf der neuen Brücke würden die verbliebenen Kleingärten zur Lärm- und Abgashölle machen“, befürchtet Kleingartenverein-Obmann Ernst Kasinger. „Zudem verbringen hier besonders viele Mindestrentner, denen ihr Gartl einfach alles bedeutet, ihren Lebensabend.“

Aus der Zeitung erfahren

Besonders enttäuscht sind die Kleingärtner darüber, dass es bis heute keinerlei Kontakt von der Stadt oder den ÖBB gab: „Wir als Betroffene haben aus der Zeitung erfahren, dass unsere Gärten umgewidmet werden, ein Wahnsinn.“

Aber auch auf der anderen Seite des Bahndamms läuten die Alarmglocken. Das Donauparkstadion ist Heimstätte des Regionalligisten FC Blau Weiß Linz. Seit Jahren will der Klub das baufällige Stadion sanieren. Auf die Unterzeichnung des Pachtvertrages für das Stadion (das der Stadt Linz gehört) wartet der Verein bis heute vergebens. Am 22. Juli folgt ein Termin zwischen Vizebürgermeisterin Christiana Dolezal und Blau-Weiß-Präsident Hermann Schellmann. Auch eine mögliche Absiedlung des Fußballklubs soll dabei diskutiert werden.

Im Gemeinderat der Stimme enthalten haben sich die Freiheitlichen: „Das Gutachten vom Bundesdenkmalamt steht noch aus. Die Planungseile ist daher völlig unverständlich, weil eine Sanierung der Eisenbahnbrücke immer noch möglich ist“, weiß FP-Stadtrat Detlef Wimmer.

„Nicht einfach drüberfahren“

Der Wunsch des Kleingartenvereins Linz-Ost – mit seinen sechs Sektionen der größte in OÖ – ist klar. Obmann Kasinger: „Wir sind seit 1919 hier. Die Politiker sollen nicht einfach über uns drüberfahren. Auch wenn wir keine Lobby haben oder laut schreien, wollen wir gehört werden. Das kann nicht zu viel verlangt sein.“

Bezirksrundschau Linz-Mitte

Hafenstraße 3, 4020 Linz
Tel: +43 732 9973

42 Meter breiter Streifen durch Linzer Kleingartenanlage vor Umwidmung

Neue Brücke statt 59 Schrebergärten

Seite 2/3

BEZIRKS
**RUND
SCHAU**

LINZ-MITTE

Nr. 28 – Do., 15.07.10, Gesamtauflage 519.216
Linz, Hafenstraße 3, Tel. 0732/9973

An einen Haushalt. RM 00A000495

*Alte Liebe
rostet
nicht*



110 lange Jahre prägt die Eisenbahnbrücke bereits das Stadtbild. Nach Vorbild der Kölner Hohenzollernbrücke wollen nun viele Linzerinnen und Linzer Vorhängeschlösser ans Geländer hängen. In Köln wird damit die Verbundenheit zum Lebenspartner demonstriert, in Linz beweisen die Freunde der Eisenbahnbrücke damit ihre Liebe zum historischen Bauwerk.

Foto: BRS

Meinung



von
Wilhelm
Holzleitner
wilhelm.holzleitner@bezirksrundschau.com

Stille Post

Die Ausweisung der Fläche rund um die Eisenbahnbrücke hat man im Linzer Gemeinderat im Vorbeigehen „durchgewunken“. Aus Grünland wird so mit dem Sanktus von SPÖ, ÖVP und (den neuerdings immer öfters Verkehrs- denn umweltfreundlichen) Grünen Neuplanungsgebiet. Ein 42 Meter breiter Korridor schafft Platz für insgesamt vier Fahrspuren und jede Menge Verkehr. Und die, die's am meisten betrifft, mussten aus der Zeitung davon erfahren: Sowohl die Schrebergarten als auch die Kicker vom FC Blau Weiß Linz als Anrainer haben nichts mitzureden. Unbestritten ist: Das Allgemeinwohl steht über den Einzelinteressen. Stille Post spielen und über die Beteiligten drüberfahren geht aber auch nicht.

Es lässt sich nicht ganz verleugnen: Die von der Politik ungeliebte alte Eisenbahnbrücke soll so schnell wie möglich weg. Etwas Widerstände lassen sich am besten handhaben, wenn man sie bereits im Vorfeld im Keim erstickt.

Älteste Linzer Kleingarten

Wegen Ausweisung als Neuplanungsgebiet bangen 59 „Schrebergarten“



Die Grünfläche entlang der Eisenbahnbrücke könnte einem großzügigen Brückenneubau zum Opfer fallen, Teile davon wurden vom Gemeinderat zum Neuplanungsgebiet erklärt.

„Wir haben aus der Zeitung erfahren, dass eine 42 Meter breite Schneise für eine neue Donaubrücke vorgesehen ist“, zeigt sich Kleingartenverein-Obmann Ernst Kasinger empört.

LINZ (whi). Seit 1919 besteht der Kleingartenverein Linz-Ost. Die 59 Schrebergärten der Sektion VI befinden sich direkt am Bahndamm der Linzer Eisenbahnbrücke. „Ein 42 Meter breiter Streifen wurde jetzt dort mit den Stimmen

von SPÖ, ÖVP und Grünen als Neuplanungsgebiet ausgewiesen“, berichtet der zuständige Gemeinderat Klaus Strigl (SPÖ). „Als nächster Schritt erfolgt die Umwidmung, damit dort gebaut werden kann“, weiß Ingrid Leitner von der Stadtentwicklung.

Damit ist klar, dass die dort befindliche Kleingartenanlage „wackelt“. „Auch wenn bei unserer Anlage nur ein Teil betroffen ist, ist das refällige Gelände dann wertlos. Die vier Fahrspuren auf der neuen Brücke würden die verbliebenen Kleingärten zur Lärm- und Abgashölle machen“, befürchtet

Kleingartenverein-Obmann Ernst Kasinger. „Zudem verbringen hier besonders viele Mindestrentner, denen ihr Gartl einfach alles bedeutet, ihren Lebensabend.“

Aus der Zeitung erfahren

Besonders enttäuscht sind die Kleingärtner darüber, dass es bis heute keinerlei Kontakt von der Stadt oder den ÖBB gab. „Wir als Betroffene haben aus der Zeitung erfahren, dass unsere Gärten umgewidmet werden, ein Wahnsinn.“ Aber auch auf der anderen Seite des Bahndamms läuten die Alarmglocken. Das Donauparkstadion

Haben Sie Angst um Ihren Schrebergarten?

Bezirksrundschau-Umfrage der Woche von Judith Priglinger



Erich Schmölzer, Linz-Urfahr

„Es ist schlimm, dass uns die ÖBB und auch die Stadt Linz absolut keine Infos gibt. Wir lesen nur in der Zeitung davon.“



Ulrike Hauser, Linz-Urfahr

„Wir haben den Garten schon 20 Jahre. Jetzt wo wir in Pension sind, sollen wir ihn hergeben. Sogar unsere Enkel kommen hierher.“



Herbert Wagner, Linz

„Ich habe mir hier ein wunderschönes zweites Zuhause aufgebaut – mit viel Zeit und Geldaufwand. Hier ist es einfach perfekt.“



Ingrid Spat, Linz

„Diese Anlage ist kein Vergleich mit anderen Schrebergärten. Wir alle können nicht noch mal von vorne beginnen.“



Johann Spat, Linz

„Diese Idylle darf nicht zerstört werden. Wir haben uns diesen Garten in 23 Jahren aufgebaut und wollen ihn jetzt auch genießen.“



Helmut Hauser, Linz-Urfahr

„Durch die Nähe zu meiner Wohnung ist es hier optimal. Müsstest wir weg, wäre es eine Einschränkung der Lebensqualität.“



Kleingartenverein Linz-Ost Obmann Ernst Kasinger (r.) mit seinem Stellvertreter Erich Schmölzer.

ist Heimstätte des Regionalisten FC Blau Weiß Linz. Seit Jahren will der Klub das baufällige Stadion sanieren. Auf die Unterzeichnung des Pachtvertrages für das Stadion (das der Stadt Linz gehört) wartet der Verein bis heute vergebens. Am 22. Juli folgt ein Termin zwischen Vizebürgermeister Christiana Dolezal und Blau-Weiß-Präsident Hermann Schellmann. Auch eine mögliche Absiedlung des Fußballklubs soll dabei diskutiert werden. Im Gemeinderat der Stimme enthalten haben sich die Freiheitlichen. „Das Gutachten vom Bundesdenkmalamt steht noch aus. zu viel verlangt sein.“

„Nicht einfach drüberfahren“

Der Wunsch des Kleingartenvereins Linz-Ost – mit seinen sechs Sektionen der Größe in ÖÖ – ist klar. Obmann Kasinger: „Wir sind seit 1919 hier. Die Politiker sollen nicht einfach über uns drüberfahren. Auch wenn wir keine Lobby haben oder laut schreien, wollen wir gehört werden. Das kann nicht anders kommen.“

enanlage vor dem Aus

arter“, dass sie einem Eisenbahnbrücke-Neubau weichen müssen

> Zur Sache

Kleingartenverein Linz-Ost

Im Vorjahr feierte der 1919 gegründete Kleingartenverein Linz-Ost seinen 90. Geburtstag. 395 Schrebergärten werden von sechs Sektionen verwaltet, der Verein ist damit der größte seiner Art in ÖÖ. Pachtzins: ein Euro pro Jahr und Quadratmeter. Aufgrund eines Beschlusses von Landesverband und Stadregierung steigt dieser Zins in den kommenden fünf Jahren auf 1,50 Euro. Im gesamten Bundesland gibt es derzeit ca. 4.000 „Schrebergärten“. In Linz werden knapp 60 Hektar Stadtfläche von Schrebergärten eingenommen, die damit maßgeblich zum Stadtklima beitragen.

**Aus dem Bestand der
OÖ.Landesmuseen**



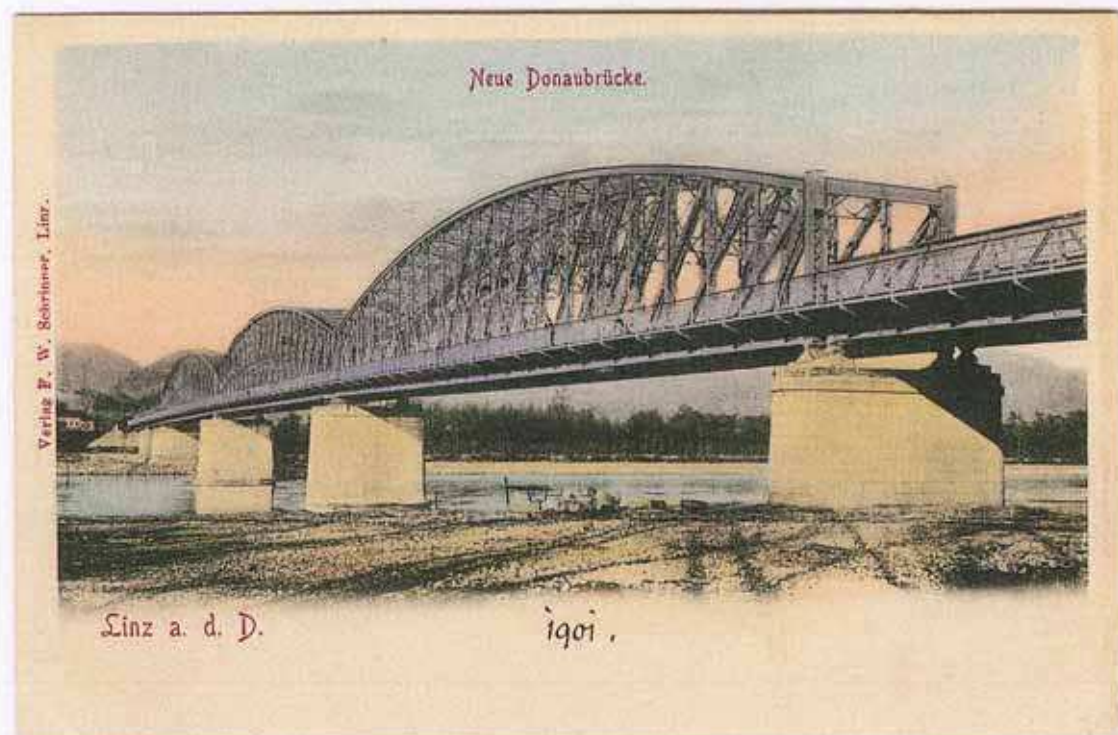
Post-Karte

Linz an der Donau, Strasserau, Donaubrücke, undat.

Foto: Philipp Sames, Linz an der Donau

Verlag: Quirin Haslinger's Kunsthandlung, Linz an der Donau

OÖ.Landesmuseen, Bibliothek, Linz, Brücken, Eisenbahnbrücke 9



Correspondenz-Karte
Linz an der Donau, Neue Donaubrücke 1901
Verlag: F.W. Schinner, Linz

OÖ.Landesmuseen, Bibliothek, Linz, Brücken, Eisenbahnbrücke 3
Sammlung Krackowizer



Correspondenzkarte
Linz, Neue Brücke, 1901
Lautz & Isenbeck, Darmstadt

OÖ.Landesmuseen, Bibliothek, Linz, Brücken, Eisenbahnbrücke 2



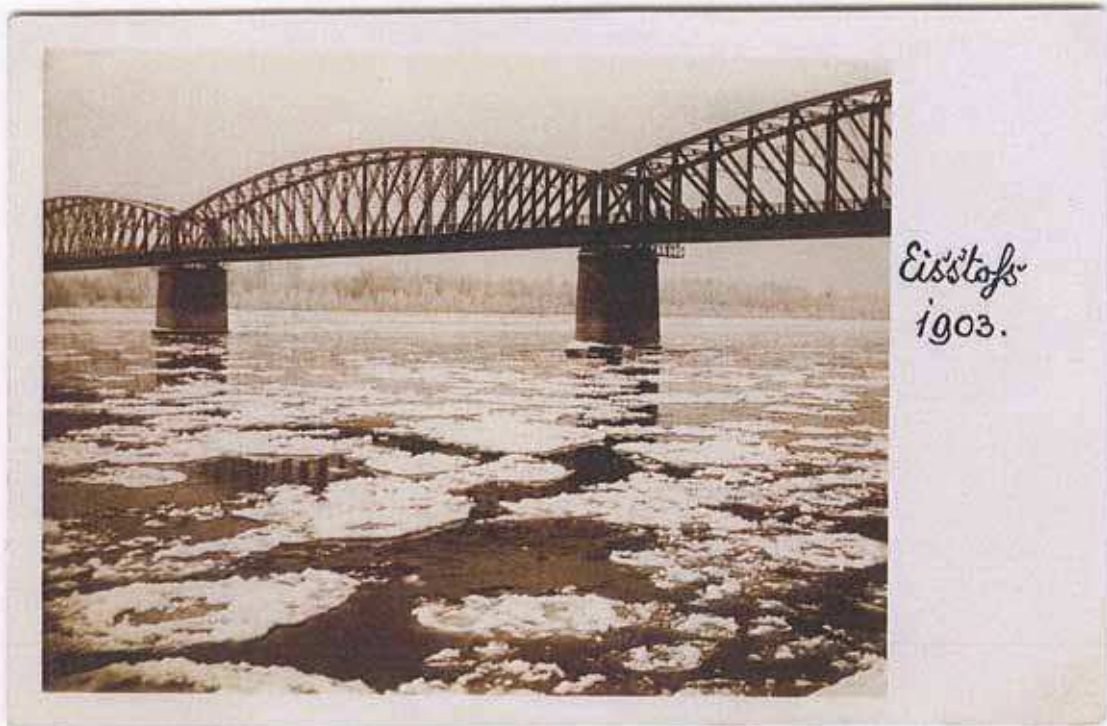
Korrespondenz-Karte

Linz a.D., Neue Donaubrücke, Ausgabe 1905

Verlag von Joh. Brunthaler, Linz

OÖ.Landesmuseen, Bibliothek, Linz, Brücken, Eisenbahnbrücke 7

Sammlung Krackowizer



Correspondenz-Karte
Eisstoß 1903

OÖ.Landesmuseen, Bibliothek, Linz, Brücken, Eisenbahnbrücke 6



Postkarte

Linz a.D., Neue Donaubrücke, undat.

August Frey, Frankfurt a.M., No 6760

Verlag v. Joh. Brunthaler, Linz a.D.

OÖ.Landesmuseen, Bibliothek, Linz, Brücken, Eisenbahnbrücke 5



Correspondenz-Karte

Gruss aus Linz, Die neue Donaubrücke, 6.10. 1900

OÖ.Landesmuseen, Bibliothek, Linz, Brücken, Eisenbahnbrücke 4b
Sammlung Krackowizer

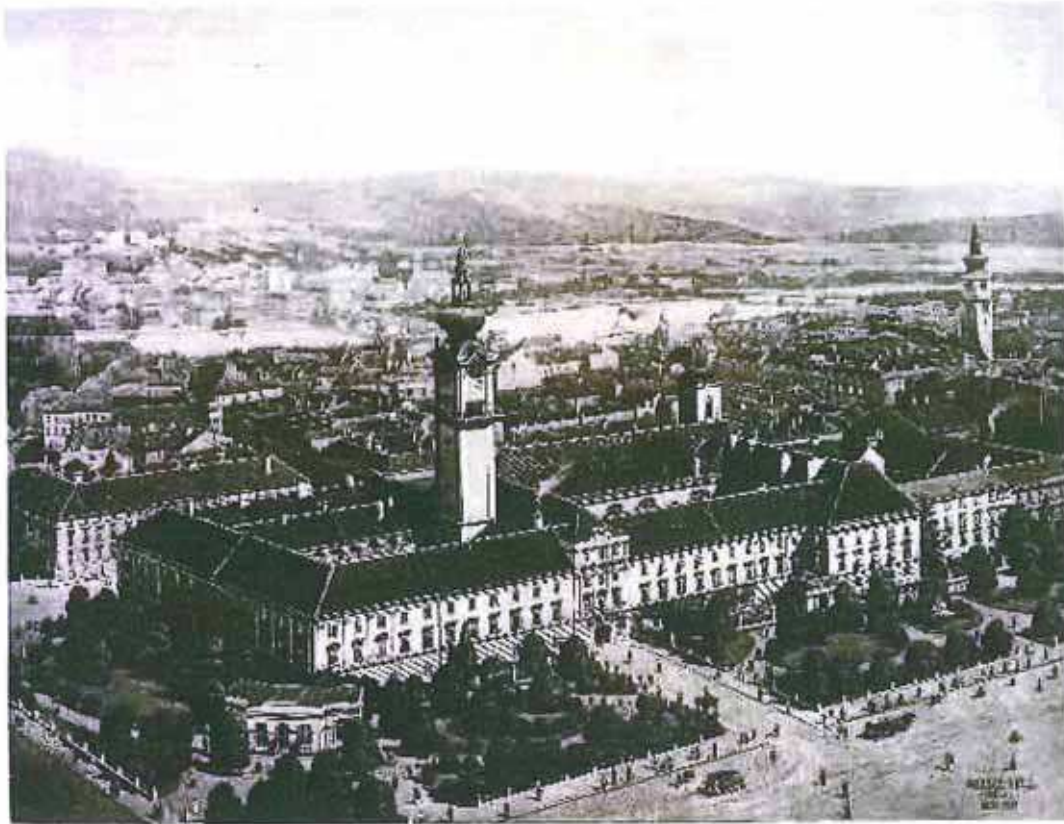


Correspondenz-Karte
Die neue Donaubrücke bei Linz im Baue, 4.10.1899

OÖ.Landesmuseen, Bibliothek, Linz, Brücken, Eisenbahnbrücke 1
Sammlung Krackowizer

Landesmuseum OÖ

[Index](#) | [Zurück](#) | [Weiter](#)



LANDHAUS, LINZ 1913

Künstler: Weeser-Krell

Titel: Landhaus, Linz

Genaue
Datierung: 1913

Technik: Klischeedruck

Material: Papier

Blatthöhe: 40

Blattbreite: 52

Inventarnummer: OA L III 15/1

[Index](#) | [Zurück](#) | [Weiter](#)

Landesmuseum OÖ

[Index](#) | [Zurück](#) | [Weiter](#)



Künstler: Heilmann A.

Titel: Linz mit Urfahr vom Freinberg aus

Genaue
Datierung: um 1910

Technik: Gouache

Material: Papier

Höhe: 63

Breite: 82,5

Inventarnummer: OA L III 2/3

[Index](#) | [Zurück](#) | [Weiter](#)

Landesmuseum OÖ

[Index](#) | [Zurück](#) | [Weiter](#)



Künstler: Brusenbauch Artur

Titel: Linz, Landungsplatz (Donaulände)

Genaue
Datierung: 1952

Technik: Tempera

Material: Papier

Höhe: 49,5

Breite: 65

Inventarnummer: Ha III 2931

[Index](#) | [Zurück](#) | [Weiter](#)

Landesmuseum OÖ

[Index](#) | [Zurück](#) | [Weiter](#)



Künstler: unbekannter Künstler

Titel: Blick auf Urfahr mit Pöstlingberg

Genaue
Datierung: um 1930

Technik: Kupferstich

Material: Karton

Blatthöhe: 21,1

Blattbreite: 82,2

Inventarnummer: OA L III 67/3

[Index](#) | [Zurück](#) | [Weiter](#)

**Aus dem Bestand des Stadtmuseum
Nordico**
(mit freundlicher Genehmigung)

alte Inv.Nr.	Autor	Beschreibung	Maße (mm)	Standort-Rom.	Medium1
DG 8.771		Wellblech Untergrund 4 jung Männer auf Eisenbahnbrücke	587 x 410	Fotograf	
G 10.574	Schwarzer Ludwig	Linzer Türme Blick über die Stadt, aus deren Häusermeer die Türme des Landhauses (Illa), der Minoritenkirche (blau und grün), der Pfarrkirche (gelb mit blauer Zwiebel) und die Fassade des Alten Domes (grün) herausragen. Links ist die Donau mit der Eisenbahnbrücke und einem Dampfschiff, am anderen Ufer die Häuser von Urfahr zu erkennen. Hintergrund die Abhänge der Mühiviertel Berge und des Pfeningberges, nur geringer Durchblick auf dunkelblauen Himmel.	495 x 700	Studiensammlung Carlonegasse, Raum 1/5, Lade C 4/19	
G 10.677	Wunder Hans	Stadtblick von Freinberg Blick von Freinberg auf Stadtpanorama zwischen Römerberg und Neuem Dom. Im Vordergrund ein Feld mit Krautköpfen, im Mittelgrund Wiesen und Äcker mit Bäumen. Rechts die Glasfabrik und die Schottergrube. Links hinten der Römerberg, die neuen Bauten in Urfahr in der Mitte die Bogen der Eisenbahnbrücke, weiter rechts die Türme vom Landhaus Pfarrkirche und Altem Dom, die Zwiebel der Kapuzinerkirche und rechts abschließend der Neue Dom. Im Hintergrund die Berge des Mühiviertels (am Fuße St. Magdalena bis zum Pfeningberg). Himmel mit grauen und dunklen Wolken, beschädigt.	700 x 840	Studiensammlung Carlonegasse, Raum 1/5, Regal B1/ 025	

G 10.696

Brosch Klemens

Eisenbahnbrücke

Im Vordergrund die Donau in düsterer grüner Färbung. Links liegen zwei weißgraue Schiffe mit schwarzen Schloten am Kai. Über die Donau spannt sich mit drei Bogen die Eisenbahnbrücke. Am linken Ufer sieht man den Anlegesteg für die Schiffe. Im Hintergrund Ausläufer des Pfeningberges und einige Bäume entlang der Donaulände. Links ganz hinten ein weißes Gelände und unmittelbar am rechten Ufer steht ebenfalls ein Gebäude. Der Himmel ist sehr düster grau, fast schwarz.

700 x
1000

Studiensammlung Carlonegasse, 1. Stock



G 10.933

Ghilain

Donau bei Linz

Vier Monitor die donauaufwärts fahren, alle mit rot-weiß-roter Flagge. Im Hintergrund Eisenbahnbrücke, Pfeningberg und hügelige Mühlviertel Landschaft Richtung Gallneukirchen.

365 x 720

Studiensammlung Carlonegasse, Raum 1/5, Regal B1 / 029



G 10.998

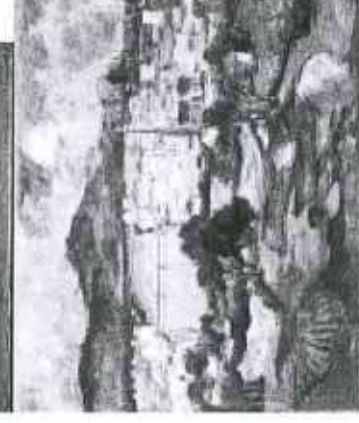
Stengel Gerhard

Linz II

Blick vom Freinberg auf Linz. Im Vordergrund eine bunte Baumlandschaft. Im Mittelpunkt die Donau mit der Eisenbahnbrücke, links Urfahr mit der Pfarrkirche, rechts im Bild die Linzer Stadt mit dem Neuen Dom, Stadtpfarrkirche, Alter Dom, Landhausturm als herausragende Punkte. Im Hintergrund der Pfeningberg und das VÖEST-Stickstoff-Gelände. Das Bild ist in ziemlich klaren hellen Farben gehalten. Hauptsächlich Gelbtöne und Pastellfarben.

865 x
1105

Studiensammlung Carlonegasse



G 10.999	Stengel Gerhard	Linz III Linz vom Auberg gesehen. Blick auf die Donauschlinge mit der Nibelungenbrücke und Eisenbahnbrücke. Im Mittelpunkt die Häuser der Innenstadt. Im Hintergrund die Industriebauten und der Pfenningberg. In hellen, kräftigen Farben gemalt.	850 x 1100	Studiensammlung Carlonegasse, Raum 1/5, Regal B1 / 003	
G 11.289	Adler Leo	Blick vom Schloßberg auf Donau Blick vom Schloßberg auf die Donau mit Nibelungen- und Eisenbahnbrücke, im Vordergrund zwei Dampfer, rechts im Bild Schloß. Im Hintergrund alte Hafenanlage an der Unteren Donaulände. Bunter Gesamteindruck.	618 x 778	LinzAG, Meßw. Stahstr. 5A, Dispatch-Center, Büro Mehlmaier	
G 11.461	Hintermeier Helmuth	Linz - Blick vom Schloßberg Blick vom Linzer Schloßberg auf die Donau mit Nibelungenbrücke und Eisenbahnbrücke. Im Vordergrund die Wasserstiege und das Schloß. Links im Bild das Neue Rathaus. Im Hintergrund bewaldete Hügel.	640 x 920	FSA, NRH Zl. 1121, Fr. Weingartner	
G 11.743	Burkardt Andreas	Landschaft Im Mittelpunkt unbelaubter Baum, rechts davon Strauch. Im Hintergrund Eisenbogen der Eisenbahnbrücke.	600 x 800	BzVA, NRH Zl. 2057, Fr. Knogler Regina	
G 11.776	Dimmel Herbert	Linzer Eisenbahnbrücke Auf Rückseite auch ein Bild	730 x 1035	Studiensammlung Carlonegasse, Raum 1/5, Regal B 1 / 064	

K 25

Unbekannt

Steingutkrug mit Zinndeckel und Linzer Ansicht. Der reich mit Neurokoko-Ornament verzierte Krug zeigt eine Ansicht von Linz gesehen von der Franz-Josefswarte mit Blick auf die Obere Donaulände, die Eisenbahnbrücke und die Donauansicht bis gegen die Wolzeugfabrik, rechts Blick gegen die Stadt bis zum Landhausturm. Im Hintergrund Pfennigberg. Auch der Zinndeckel mit reichem Ornament verziert.

Studiensammlung
Carlonegasse Raum
E/6 Kasten 5/6

Höhe
175, mit
Deckel
250,
Durch-
messer
unten
102, oben
90

T 15.314

Grio Robert

Blick auf den Pfennigberg und Nibelungenbrücke.
Im Vordergrund Häuser und Bäume, in der Bildmitte die Donau, über ihr die Nibelungenbrücke, und im Hintergrund die Eisenbahnbrücke. Im rechten oberen Drittel des Bildes das Brücknerhaus, das Arcotel, und ganz rechts das Linzer Schloß. Hinter diesen Bauwerken die Hügel des Mühlviertels erkennbar. Das Bild wurde in Brauntönen gehalten auf weißem Untergrund. Bauwerke wurden mit schwarzer Tusche gezeichnet.

Nordico, Kasten 52,
Lade 5

295 x 420



T 2.296

Mandelsloh Ernst
August von

Linz vom Freinberg
Im Vordergrund Bäume, im Mittelgrund Linz und Urfahr mit der neuen Brücke und im Hintergrund die Eisenbahnbrücke.

Nordico, 3. Stock

Bl. =
Blsp. 444
x 594

T 2.374

Unbekannt

Eisenbahnbrücke über die Traun bei Ebelsberg
Im Vordergrund die von Baumkronen überragte Kulisse einer sinkenden Hügelböschung über die hinweg der Blick in die Niederung des Trauntales geht. Im Mittelgrund die Ebelsberger Eisenbahnbrücke mit einer vierteiligen Wagengarnitur (drei Personen- und ein offener Wagen) am Ebelsberger Brückenkopf und den Gebäuden der Station Kleinmünchen rechts, im tiefen Mittelgrund links in Hügellage das Schloß sowie die Straßenbrücke über die Traun, im Hintergrund die Fernansicht der Alpenkette.

Nordico, 3. Stock

Bl. 150 x
236, Bsp.
121 x 201

Montageblatt mit 13 Ansichten von Linz und Umgebung

Als Mittelbild: a) Ansicht von Linz vom Urfahrer Donaukai und der Brücke gesehen, jenseits des Stromes Stadtbild von Linz mit Oberer und Unterer Donaulände. Um a) sind zwölf kleine Umgebungsansichten folgend angeordnet: in der oberen Reihe

b) Der Turm Nr. 1 (im Vordergrund eine in die Bildtiefe führende Straße mit Prellsteinen an den beiden Seiten und zwei Herrenreitern und zwei Fußgängern als Staffage. Beiderseits der Straße Bäume auf einem Wiesengrund, der Turm im Mittelgrund, links von ihm zwei Pappeln).

c) Eisenbahnhof (im Vordergrund der in die Bildtiefe führende Schienenstrang mit beiderseits einer Abzäunung, Rasen, Buschwerk und Bäumen, auf dem Bahnkörper ein spazierendes Paar, tiefer im Bild ein Pferdewagen und dahinter die Wagenremise, im Mittelgrund links ein Pflug gespannt, im Hintergrund die Ortsbilder von Linz und Urfahr ineinander verfließend).

d) Kalvarienberg (im Vordergrund eine nach rechts in die Bildtiefe führende Straße mit zwei Spaziergängern, eine Reihe von fünf entlang der jenseitigen Straßenseite stehendem Gebäude und der Kalvarienbergkirche im Hintergrund, seitlich und hinter den Gebäuden Laub und um die Kalvarienbergkirche Nadelbäume).

e) Eisenbahnbrücke (der vierjochige steingemauerte Bahnviadukt in der Mitte, sein erstes Joch rechts von einer Baum- und Buschgruppe verdeckt. Auf der unterhalb dem zweiten Joch von links hindurchführenden

Bl. 492 x 632, Bsp. 390 x 475

Nordico, 3. Stock

Straße ein Fußgänger, auf dem Viaduktstein Pferdebahnwagen.

f) Das alte Schloßtor (links im Vordergrund eine Hausecke, in der Mitte der Torbau mit ruinöser Mauerkrone, nach rechts anschließend ein Bretterzaun mit geöffnetem Tor, dahinter ein ebenerdiges Häuschen, nach rechts schließt ein Baum den Blick).

g) Schloß Hagen (der im Mittelgrund liegende Schloßkomplex ist in Richtung auf den im Hintergrund mit der Kirche und den Fortanlagen gelegenen Pöstlingberg gesehen. Im Vordergrund links eine Bildsäule vor dem mit einzelnen Bäumen und Büschen bestandenen gewellten Vorgelände des Schlosses).

h) Buchenau (Durchblick durch ein rundbogiges Steintor auf das im Hintergrund jenseits des

Mittelgrund rechts hinter einer Baumreihe, links des Armes ein Teil der Strasserinsel. Im Hintergrund auf dem Strom vor der Hügelspitze des Mühlviertels ein Dampfer ange-deutet).

i) Heilham (im Vordergrund die in die Bildtiefe führende Straße mit einer geschlossenen Kutsche vor einer Kapelle und einem dahinter liegenden Gehöft im Mittelgrund, an der rechten Straßenseite ein kleines Gehöft mit rundbogiger Einfahrt durch eine Hofmauer, der Blick wird von einem Baum links im Mittelgrund und einem zweiten Baum rechts im Vordergrund gerahmt, im Vordergrund links ein abgestorbener Jungbaum).

k) Die k.k. Teppichfabrik (im Vordergrund links der Donauarm rechts der Strasserinsel mit einem Boot mit vier Insassen, auf dem Uferweg rechts ein Reiter, das Fabrikgebäude im

Mittelgrund hinter einer Baumreihe, links des Armes ein Teil der Strasserinsel, im Hintergrund auf dem Strom vor der Hügelkulisse des Mühlviertels ein Dampfer angedeutet.

l) St. Margarethen (im Vordergrund die Donau, am Ufer und den dahinter ansteigenden Hügeln die Gebäudegruppen von St. Margarethen und des Kalvarienberges mit den auflockern und umgebenden Baumbeständen).

m) Eine Partie an der Donau (im Vordergrund die nach rechts in die Bildtiefe führende Straße mit einer Staffagefigur, zwei alten Krüppelweiden an der linken, dem Fluß zugekehrten und von einem Holzgelenker gesicherten Straßenseite. Auf dem Strom im tieferen Mittelgrund ein Dampfer, auf dessen Höhe am rechten Ufer der Uferbefestigungsturm mit hügelwärts anschließender Mauer, am linken Ufer eine Partie der Urfahrer Wand).

n) St. Magdalena (im Vordergrund der nach rechts kurvende Schienenstrang der Pferdebahn, darüber im Mittelgrund den Blick schließende die Kirche und zwei Häuser links von ihr sowie einem ebenerdigen Haus neben dem Stiegenaufgang zur Kirchenterrasse mit der großen Linde rechts von ihr, im Vordergrund rechts den Blick schließend Niederholz auf einer niedriger Felsenböschung.

T 2.442

Edbacher Joseph

Montageblatt mit 13 Ansichten von Linz und Umgebung
Als Mittelbild

a) Ansicht von Linz und Urfahr vom Auberg (vier Staffagefiguren und ein Getreidefeld im Vordergrund Der

Bl. 491 x 630, Bsp. 390 x 475

Nordico, 3. Stock

Blick geht auf Urfahr, den Strom, die Brücke, auf das Stadtbild von Linz mit landschaftlichem Hintergrund.

Um a) sind zwölf kleine Umgebungsansichten folgend angeordnet: in der oberen Reihe

b) Der Turm Nr. 1 (im Vordergrund eine in die Bildtiefe führende Straße mit Prellsteinen an den beiden Seiten und zwei Herrenritern und zwei Fußgängern als Staffage. Beiderseits der Straße Bäume auf einem Wiesengrund, der Turm im Mittelgrund rechts, links von ihm zwei Pappeln).

a) Ansicht von Linz und Urfahr vom Auberg (vier Staffagefiguren und ein Getreidedfeld im Vordergrund. Der

Blick geht auf Urfahr, den Strom, die Brücke, auf das Stadtbild von Linz mit landschaftlichem Hintergrund. Um a) sind zwölf kleine Umgebungsansichten folgend angeordnet: in der oberen Reihe

b) Der Turm Nr. 1 (im Vordergrund eine in die Bildtiefe führende Straße mit Prellsteinen an den beiden Seiten und zwei Herrenritern und zwei Fußgängern als Staffage. Beiderseits der Straße Bäume auf einem Wiesengrund, der Turm im Mittelgrund rechts, links von ihm zwei Pappeln).

c) Eisenbahnhof (im Vordergrund der in die Bildtiefe führende Schienenstrang mit beiderseits einer Abzäunung, Rasen, Buschwerk und Bäumen, auf dem Bahnkörper ein spazierendes Paar, tiefer im Bild ein Pferdewagen und dahinter die Wagenremise, im Mittelgrund links ein Pflug gespannt. Im Hintergrund die Ortsbilder von Linz und Urfahr verfließend).

d) Kalvarienberg (im Vordergrund eine nach rechts in die Bildtiefe führende

Straße mit zwei Spaziergängen, eine Rand von fünf entlang der jenseitigen Straße stehenden Gebäude und der Kalvarienbergkirche im Hintergrund, seitlich und hinter den Gebäuden Laub und um die Kalvarienbergkirche Nadelbäume).

e) Eisenbahnbrücke (der vierjochige steingemauerte Bahnviadukt in der Mitte, sein erstes Joch rechts von einer Baum- und Buschgruppe verdeckt. Auf der unter dem zweiten Joch von links hindurchführenden Straße ein Fußgänger, auf dem Viadukt ein Pferdebahnwagen).

f) Das alte Schloßtor (links im Vordergrund eine Hausecke, in der Mitte der Torbau mit ruinöser Mauerkrone, nach rechts anschließend ein Bretterzaun mit geöffnetem Tor, dahinter ein ebenerdiges Häuschen, nach rechts schließt ein Baum den Blick).

g) Schloß Hagen (der im Mittelgrund liegende Schloßkomplex ist in Richtung auf den im Hintergrund mit der Kirche und den Fortanlagen gelegenen Pöstlingberg gesehen, im Vordergrund links eine Bildsäule vor dem mit einzelnen Bäumen und Büschen bestandenen gewellten Vorgelände des Schlosses).

h) Buchenau (Durchblick durch ein rundbogiges Steintor auf das im Hintergrund jenseits des Flusses sichtbare Kirchlein, vor dem Tor links ein Nadelbaum, rechts drei Holzstrunke).

i) Heilham (im Vordergrund die in die Bildtiefe führende Straße mit einer geschlossenen Kutsche vor einer Kapelle und einem dahinter liegenden Gehöft im Mittelgrund, an der rechten Straßenseite ein kleines Gehöft mit rundbogiger Einfahrt durch eine Hof-

mauer, der Blick wird von einem Baum links im Mittelgrund und einem zweiten Baum im Vordergrund gerahmt, im Vordergrund links ein abgestorbener Jungbaum.

k) Die k.k. Teppichfabrik (im Vordergrund links der Donau- arm rechts der Strasserinsel mit einem Boot mit vier Insassen, auf dem Uferweg rechts ein Reiter, das Fabrikgelände im Mittelgrund rechts hinter einer Baumreihe, links des Armes ein Teil der Strasserinsel, im Hintergrund auf dem Strom vor der Hügelkulisse des Mühlviertels ein Dampfer angedeutet).

l) St.Margarethen (im Vordergrund die Donau, am Ufer un den dahinter aufsteigenden Hügeln die Gebäudegruppen von St. Margarethen und des Kalvarienberges mit den auflockerten und umgebenden Baumbeständen).

m) Eine Partie an der Donau (im Vordergrund die nach rechts in die Bildtiefe führende Straße mit einer Staffagefigur, zwei alten Krüppelweiden an der linken dem Fluß zugekehrten und von einem Holzgeländer gesicherten Straßenseite, auf dem Strom im tieferen Mittelgrund ein Dampfer, auf dessen Höhe am rechten Ufer eine Partie der Uferbefestigungsturm mit hügelwärts anschließender Mauer, am linken Ufer eine Partie der Urfahrer Wänd).

n) St. Magdalena (im Vordergrund der nach rechts kurvende Schienenstrang der Pferdebahn, darüber im Mittelgrund den Blick schließend die Kirche und zwei Häuser links von ihr sowie einem ebenerdigen Haus neben dem Stiegenaufgang zur Kirchenterrasse mit der großen Linde rechts von ihr, im Vordergrund rechts den Blick

schließend Niederholz auf einer niedriger Felsböschung).

T 2.443

Rode Ignaz

Montageblatt mit 13 Ansichten von Linz und Umgebung
Als Mittelbild:

a) Linz vom Urfahrer Donaukai
Im Vordergrund das Ufer mit sieben Staffagefiguren, zwei angelegten Frachtkähnen, einem Dampfer und einer beladenen Frachtzille auf dem Strom und der rechts im Bild sichtbaren, zum Teil vom Bildrand überschrittenen Brücke, jenseits des Stromes das Stadtbild von Linz mit der Oberen und Unteren Donaulände mit angeordneten Staffagen.

Um a) sind zwölf kleine Umgebungsansichten angeordnet.

b) Linz

Linz vom Urfahrer Donauufer oberhalb der Brücke mit drei Staffagefiguren und einem Hund auf dem links im Vordergrund sichtbaren Uferzwickel.

Am Ufer liegen zwei Lastkähne, im linken zwei Schiffer, auf dem rechts eine Schutzhütte, auf dem Strom eine Lastzille mit sechs Insassen und einer hohen Ladung, die Brücke links im Bild, am jenseitigen Ufer Linz.

c) Ankunft des Dampfers Maria Anna
Im Vordergrund und sich nach rechts in die Bildtiefe erstreckend der Linzer Schiffskaai mit einer vielköpfigen Menschenmenge, das ebenfalls auf dem Oberdeck dicht besetzte Schiff hat gerade angelegt. Hinter dem Schiff die Strasserinsel.

d) Der Markt Urfahr

Von der Unteren Donaulände gesehen, im Vordergrund links ein Paar, rechts ein Schiffer, der dabei ist sein Boot zu vertäuen, auf der Donau links

Bl. 491 x
631, Bsp.
444 x 569
Nordico, 3. Stock

ein Frachtkahn, rechts ein großes Floß und eine kleine Zille mit zwei Insassen, die Brücke links, am jenseitigen Ufer Urfahr mit dem Pöstlingberg.

e) Linz von der Tuchfabrik

Im Vordergrund die am Donauarm entlang führende, durch eine Barriere gesicherte Uferstraße mit zwei Staffagefiguren, am Ufer links ein großes palaisartiges Sommergebäude, am Rand rechts das Ufer der Strasserinsel, im Hintergrund Teilansicht von Linz.

f) Der Leisenhof bei Linz

Im Vordergrund Heuhaufen, auf der Fahrstraße dahinter eine Magd, rechts ein zweispänniger Leiterwagen mit zwei Männern, im Mittelgrund der Leisenhof, dahinter der befestigte Pöstlingberg.

g) Der Kalvarienberg bei Linz

Im Vordergrund die Höhenstraße des Kalvarienberges bei Linz mit Steinbälustern und drei Staffagefiguren, in der Mitte der Stiegenabgang mit einer Staffagefigur, in der Mitte die Kalvarienberg- und Friedhofskapelle mit baldachinartigem Dachreiter, links von dieser das Dach einer kleinen Kapelle, rechts zwei Bäume. Im Hintergrund die Szenerie des Donautales mit drei Rundforts der Pöstlingberg-

Befestigungen rechts der Kapelle.

h) Die Eisenbahnbrücke über den Haselbach

Im Vordergrund sechs Bäume, die die mit drei Rundbogenjochen sichtbare steingemauerte Viaduktbrücke z.T. verdecken, vom Rand links her ein einspänniger offener Pferdebahnwagen in Bauart eines Fiakers mit Kutscher und einem Paar im Fond im Anfahren).

i) Probeturm und Kirche auf dem
Freinberg

Im Vordergrund links und rechts in die
Bildtiefe führend die Freinbergstraße
mit fünf Passanten und zwei Reiter-
Staffagefiguren, im Mittelgrund die
Glacisalanlage mit Warnungstafel am
Eingang und zwei Staffagefiguren,
dahinter Probeturm und Kirche. Im
Hintergrund rechts die Spitze des

k) Maria Tal bei Linz

Im Vordergrund eine Fahrstraße mit
zwei Staffagefiguren links, die durch
die Barriere gegen einen Bachlauf
gesichert ist, über den eine Brücke
links des Fahrweges ein Gebäude mit
durch zwei Geschosse durchgezogenen,
rundbogig geschlossenen Nischen,
rechts des Fahrweges ein Bildstock,
weiter oben eine große Kapelle über
polygonalem Grundriß, hinter der die
Kalvarienberg-Kirche sichtbar wird,
links Hintergrunddurchblick ins Donau-
tal.

l) Das Landhaus in Linz

Im Vordergrund eine Hausecke um die
sechs Staffagefiguren gruppiert sind,
auf der Verkehrsbahn der Promenade
ein offener Zweispänner mit einem
Paar im Fond und sechs Staffagefigu-
ren, jenseits der Straße von Prellstei-
nen getragenen Ketten abgesetzt der
Baumbestand der Promenade mit den
darunter aufgestellten Bänken, im
Hintergrund das Landhaus).

m) St. Magdalena

Im Vordergrund der Bahndamm der
Pferdebahn mit einer von Rundbogen-
jochen getragenen Straßenüberset-
zung links, auf dem ein von einem
Pferd gezogene aus zwei Aussichts-
wagen bestehende Garnitur fährt, im
Hintergrund die Häuser und die Kirche

von St. Magdalena.

n) Der Hauptplatz in Linz
Im Vordergrund eine Hausecke mit
Straßenlaterne, an deren Wand eine
Eisenkette hängt, von dieser Ecke
größtenteils verdeckt ein Neptunbrunnen
mit viereckigem Becken, ganz vorne
neun Staffagefiguren, darunter ein
Mann mit Leiter und ein Mann mit
Schubkarren, sowie eine zweispänni-
ge, geschlossene Herrschaftskutsche
mit hinten aufgesessenen Bedienten,
in der Platzmitte die Dreifaltigkeitssäu-
le, im Hintergrund die donauseitige
Platzfront über die Hügel des Mühl-
viertels sichtbar werden.

T 2.444

Edlbacher Jo-
seph

Montageblatt mit 13 Ansichten von
Linz und Umgebung
Als Mittelbild:

a) Linz mit Urfahr

Im Vordergrund sechs Staffagefiguren
sowie ein Hund und drei weitere auf
einem Feldweg zwischen Getreifel-
dem neun Staffagefiguren. Jenseits
des Vorfeldes von Urfahr die Ortskir-
che von Urfahr und Linz ineinander
verfließend. Im Hintergrund die Aus-
läufer der Ennstaler Alpen.

Um a) sind zwölf kleine Umgebungs-
ansichten angeordnet:

b) Der Turm Nr. 1

Im Vordergrund eine Straße mit Prell-
steinen an den beiden Seiten und zwei
Herrenreiter und zwei Fußgänger.

Beiderseits der Straße Bäume auf
einem Wiesengrund. Der Turm im

Mittelgrund, links davon zwei Pappeln.

c) Eisenbahnhof

Im Vordergrund Schienenstrang mit
beiderseits einer Abzäunung, Rasen,
Buschwerk und Bäumen, auf dem

Nordico, 3. Stock

Bl. 490 x
632, Bsp.
390 x 475

Bahnkörper ein spazierendes Paar, dahinter ein Pferdebahnwagen und die Wagenremise, links ein Pfluggespann. Im Hintergrund die Ortsbilder von Linz und Urfahr ineinander verfließend.

d) Kalvarienberg

Im Vordergrund Straße mit zwei Spaziergängern, eine Reihe von fünf entlang der Straßenseite stehenden Gebäuden und der Kalvarienbergkirche, seitlich und hinter den Gebäuden Laub- und um die Kalvarienbergkirche Nadelbäume.

e) Eisenbahnbrücke

Der vierjochige steingemauerte Bahnviadukt, das erste Joch von einer Baum- und Buschgruppe verdeckt. Auf der unter dem zweiten Joch hindurchführenden Straße ein Fußgänger, auf dem Viadukt ein Pferdebahnwagen.

f) Das alte Schloßtor

Links eine Hausecke, in der Mitte der Torbau mit ruinöser Mauerkrone, rechts anschließend ein Bretterzaun mit geöffnetem Tor, dahinter ein ebenerdiges Häuschen, rechts ein Baum. g) Schloß Hagen

Im Mittelgrund Schloßkomplex, dahinter Fortanlagen und Kirche auf dem Pöstlingberg, im Vordergrund eine Bildsäule mit dem Vorgelände des Schlosses.

h) Buchenau (Durchblick durch ein rundbogiges Steintor auf die jenseits des Flusses sichtbare Kirche, vor dem Tor links ein Nadelbaum, rechts drei Holzstrunke.

i) Heilham

Im Vordergrund Straße mit einer geschlossenen Kutsche vor einer Kapelle und einem dahinterliegenden Gehöft. Rechts ein kleines Gehöft mit rundbogiger Einfahrt, im Vordergrund

ein verkümmertes Jungbaum.

k) Die k.k. Teppichfabrik

Im Vordergrund Donauarm rechts der Strasserinsel mit einem Boot und vier Insassen, am Uferweg ein Reiter, im Mittelgrund das Fabriksgebäude, rechts ein Teil der Strasserinsel, auf dem Strom ein Dampfer.

l) St. Margarethen

Im Vordergrund die Donau, am Ufer die Gebäudegruppen von St. Margarethen und des Kalvarienberges mit Baumbeständen.

m) Eine Partie an der Donau

Im Vordergrund Straße mit einer Staf-fagefigur, zwei alten Krüppelweiden links, auf dem Strom ein Dampfer, am rechten Ufer der Uferbefestigungsturm mit Mauer, links eine Partie der Ufer-fahrwand.

n) St. Magdalena

Im Vordergrund der Schienenstrang der Pferdebahn, darüber die Kirche und zwei Häuser sowie ein ebenerdiges Haus neben dem Stiegenaufgang zur Kirchenterrasse mit der großen Linde.

T 2.445

Edlbacher Jo-
seph

Montageblatt mit 13 Ansichten von
Linz und Umgebung

Als Mittelbild:

a) Linz und Urfahr

Im Vordergrund sechs Staffagefiguren, drei weitere auf dem Feldweg zwischen Ge- treidefeldern und ein Hund. Jenseits des Vorfeldes von Urfahr die Pfarrkirche von Urfahr und Linz ineinander verfließend. Im Hintergrund die Ennstaler Alpen.

Um a) zwölf kleine Umgebungsansich-
ten angeordnet:

b) Der Turm Nr. 1

Im Vordergrund eine Straße mit Preil-

Bl. 491 x
631, Bsp.
390 x 475
Nordico, 3. Stock

steinen an den beiden Seiten, zwei Herrenreiter und zwei Fußgänger. Beiderseits der Straße Bäume, der Turm im Mittelgrund, links davon zwei Pappeln.

c) Eisenbahnhof

Im Vordergrund der Schienenstrang mit beiderseits einer Abzäunung, Rasen, Buschwerk und Bäumen, auf dem Bahnkörper ein spazierendes Paar, dahinter ein Pferdebahnwagen und eine Wagenremise, im Mittelgrund ein Pflugespann, im Hintergrund die Ortsbilder von Linz und Urfahr ineinander verfließend.

d) Kalvarienberg

Im Vordergrund Straße mit zwei Spaziergängern, eine Reihe von fünf entlang der jen- seitigen Straßenseite stehenden Gebäude und der Kalvarienbergkirche im Hintergrund, um die Kalvarienbergkirche Nadelbäume.

e) Eisenbahnbrücke

Der vierjochige steingemauerte Viadukt in der Mitte, das erste Joch von einer Baum- und Buschgruppe verdeckt. Auf der unterhalb dem zweiten Joch hindurchführenden Straße ein Fußgänger, auf dem Viadukt ein Pferdebahnwagen.

f) Das alte Schloßtor

Links eine Hausecke, in der Mitte der Torbau mit ruinöser Mauerkrone, rechts ein Bretterzaun mit geöffnetem Tor, dahinter ein ebenerdiges Häuschen, rechts ein Baum.

g) Schloß Hagen

Im Mittelgrund Schloßkomplex, dahinter Fortanlagen und Kirche auf dem Pöstlingberg, im Vordergrund eine Bildsäule mit dem Vorgelände des Schlosses.

h) Buchenau

T 2.446	Unbekannt	Durchblick durch ein rundbogiges Steintor auf die jenseits des Flusses sichtbare Kirche, vor dem Tor links ein Nadelbaum, rechts drei Holzstrunke. i) Heilham Im Vordergrund Straße mit einer geschlossenen Kutsche vor einer Kapelle und einem dahinterliegenden Gehöft. Rechts ein kleines Gehöft mit rundbogiger Einfahrt, im Vordergrund ein verkürzter Jungbau. k) Die k.k. Teppichfabrik Im Vordergrund Donauarm, rechts der Strasserinsel ein Boot mit vier Insassen, am Uferweg ein Reiter, im Mittelgrund das Fabriksgebäude, rechts ein Teil der Strasserinsel, auf dem Strom ein Dampfer. l) St. Margarethen Im Vordergrund die Donau, am Ufer die Gebäudegruppen von St. Margarethen und des Kalvarienberges mit Baumbeständen. m) Eine Partie an der Donau Im Vordergrund Straße mit einer Stafagefigur, zwei alten Krüppelweiden links, auf dem Strom ein Dampfer, am rechten Ufer der Uferbefestigungsturm mit Mauer, links eine Partie der Urfahrwand. n) St. Magdalena Im Vordergrund der Schienenstrang der Pferdebahn, darüber die Kirche und zwei Häuser sowie ein ebenerdiges Haus neben dem Stiegenaufgang zur Kirchenterrasse mit der großen Linde.	Bl. 460 x 610, Bsp. 445 x 512 Nordico, 3. Stock
		Montageblatt mit 13 Ansichten von Linz und Umgebung Als Mittelbild: a) Linz von der Eisenbahn nach St. Magdalena	

In der Mitte ein einspänniger, mit insgesamt sechs männlichen und vier weiblichen Staffagefiguren besetzter ungedeckter Wagen. Der Blick geht über einen Laub- und Nadelbaumbestand über die Niederung des Donauknies hinweg auf den Strom mit einem Dampfer auf der Höhe der Strasserinsel und die Ortsbilder von Linz und Urfahr mit der verbindenden Brücke und den Freinberg im Hintergrund.

b) Linz

Linz vom Urfahrer Donauufer oberhalb der Brücke mit drei Staffagefiguren und einem Hund auf dem links im Vordergrund sichtbaren Uferzwickel. Am Ufer liegen zwei Lastkähne, im linken zwei Schiffer, auf dem rechts eine Schutzhütte, auf dem Strom eine Lastzille mit sechs Insassen und einer hohen Ladung, die Brücke links im Bild, am jenseitigen Ufer Linz.

c) Ankunft des Dampfers Maria Anna
Im Vordergrund und sich nach rechts in die Bildtiefe erstreckend der Linzer Schiffskai mit einer vielköpfigen Menschenmenge, das ebenfalls auf dem Oberdeck dicht besetzte Schiff hat gerade angelegt. Hinter dem Schiff die Strasserinsel.

d) Der Markt Urfahr von der Unteren Donaulände gesehen

Im Vordergrund links ein Paar, rechts ein Schiffer, der dabei ist sein Boot zu vertäuen, auf der Donau links ein Frachtkahn, rechts ein großes Floß und eine kleine Zille mit zwei Insassen, die Brücke links, am jenseitigen Ufer Urfahr mit dem Pöstlingberg.

e) Linz von der Tuchfabrik

Im Vordergrund die am Donauarm entlangführende, durch eine Barriere gesicherte Uferstraße mit zwei Staffa-

gefiguren, am Ufer links ein großes palaisartiges Sommergebäude, am Rand rechts das Ufer der Strasseninsel, im Hintergrund Teilansicht von Linz.

f) Der Leisenhof bei Linz

Im Vordergrund Heuhaufen, auf der Fahrstraße dahinter eine Magd, rechts ein zweispänniger Leiterwagen mit zwei Männern, im Mittelgrund der Leisenhof, dahinter der befestigte Pöstlingberg.

g) Der Kalvarienberg bei Linz

Im Vordergrund die Höhenstraße des Kalvarienberges bei Linz mit Steinbustrade und drei Staffagefiguren, in der Mitte der Stiegenabgang mit einer Staffagefigur, in der Mitte die Kalvarienberg- und Friedhofskapelle mit baldachinartigem Dachreiter, links von dieser das Dach einer kleinen Kapelle, rechts zwei Bäume. Im Hintergrund die Szenerie des Donautales mit drei Rundforts der Pöstlingberg-Befestigungen rechts der Kapelle.

h) Die Eisenbahnbrücke über den Haselbach

Im Vordergrund sechs Bäume, die die mit drei Rundbogenjochen sichtbare steingemauerte Viaduktbrücke z.T. verdecken, vom Rand links her ein einspänniger offener Pferdebahnwagen in Bauart eines Fiakers mit Kutscher und einem Paar im Fond im Anfahren.

i) Probeturm und Kirche auf dem Freinberg

Im Vordergrund links und rechts in die Bildtiefe führend die Freinbergstraße mit fünf Passanten und zwei Reiter-Staffagefiguren, im Mittelgrund die Glacisanlage mit Warnungstafel am Eingang und zwei Staffagefiguren,

dahinter Probeturm und Kirche. Im Hintergrund rechts

k) Maia Tal bei Linz

Im Vordergrund eine Fahrstraße mit zwei Staffagefiguren links, die durch die Barriere gegen einen Bachlauf gesichert ist, über den eine Brücke links des Fahrweges ein Gebäude mit durch zwei Geschosse durchgezogenen, rundbogig geschlossenen Nischen, rechts des Fahrweges ein Bildstock, weiter oben eine große Kapelle über polygonalem Grundriß, hinter der die Kalvarienberg-Kirche sichtbar wird, links Hintergrunddurchblick ins Donautal.

k) Maia Tal bei Linz

Im Vordergrund eine Fahrstraße mit zwei Staffagefiguren links, die durch die Barriere gegen einen Bachlauf gesichert ist, über den eine Brücke links des Fahrweges ein Gebäude mit durch zwei Geschosse durchgezogenen, rundbogig geschlossenen Nischen, rechts des Fahrweges ein Bildstock, weiter oben eine große Kapelle über polygonalem Grundriß, hinter der die Kalvarienberg-Kirche sichtbar wird, links Hintergrunddurchblick ins Donautal.

l) Das Landhaus in Linz

Im Vordergrund eine Hausecke um die sechs Staffagefiguren gruppiert sind, auf der Verkehrsbahn der Promenade ein offener Zweispänner mit einem Paar im Fond und sechs Staffagefiguren, jenseits der Straße von Prellsteinen getragenen Ketten abgesetzt der Baumbestand der Promenade mit den darunter aufgestellten Bänken, im Hintergrund das Landhaus.

m) St. Magdalena

Im Vordergrund der Bahndamm der

Pferdebahn mit einer von Rundbogenjochen getragenen Straßenübersetzung links, auf dem ein von einem Pferd gezogene aus zwei Aussichtswagen bestehende Garnitur fährt, im Hintergrund die Häuser und die Kirche von St. Magdalena.

n) Der Hauptplatz in Linz
Im Vordergrund eine Hausecke mit Straßenlaterne, an deren Wand eine Eisenkette hängt, von dieser Ecke großteils verdeckt ein Neptunbrunnen mit viereckigem Becken, ganz vorne neun Staffagefiguren, darunter ein Mann mit Leiter und ein Mann mit Schubkarren, sowie eine zweispännige, geschlossene Herrschaftskutsche mit hinten ausgesessenen Bedienten, in der Platzmitte die Dreifaltigkeitssäule, im Hintergrund die donauseitige Platzfront über die Hügel des Mühlviertels sichtbar werden.

T 2.447

Edlbacher Joseph

Montageblatt mit 11 Ansichten von Linz und Umgebung
Als Mittelbild:

a) Linz mit Urfahr vom Auberg

Im Vordergrund ein im Rasen sitzender Zeichner und rechts zwei Bauern vor einem Getreidefeld, der eine pfeifenrauchend auf einem Baumstamm, der andere steht vor ihm. Im Mittelgrund rechts Scgloß Hagen. Der Blick geht über das in Terrainstufen gestaffelte, von Wiesen, Feldern und Baumreihen und -gruppen mit eingestreuten Häusern gegliederte Vorfeld auf Urfahr, den Strom mit der links sichtbaren Brücke und einem am Kai liegenden Dampfer, und auf Linz mit seinem Hügelpanorama des Donauknies und den fernen Ennstaler Bergen. Rechts

Bl. 456 x 613, Bsp.
420 x 510 Nordico, 3. Stock

- eine Birke, zwei Baumrünke, Buschwerk und ein Tannenwipfel. Um a) sind zehn kleine Umgebungsansichten folgend angeordnet:
- b) Eisenbahnbrücke
Im Vordergrund links die unter dem ersten der vier Rundbogenjoche der Viaduktbrücke hin- durchführenden Fahrstraße mit einer nach rechts führenden Abzweigung, die z.T. von einer aus Stangen und einem Brett gebildeten Abzäunung verdeckt ist. In der Bildtiefe dieser Straße zwei Staffagefiguren. Vor den übrigen drei Rundbogenjochen Gebüsch und ein hoher, schlanker Baum.
- c) Das Donautal oberhalb Linz
Im Mittelgrund rechts der obere Ausgang der Urfahr Wand von einer Höhentrasse auf der ein einzelner Baum steht, am Fuß drei Häuser und ein Stück der Uferstraße sichtbar, weiter im Hintergrund Kirche und Schloß Puchenu. Auf der Donau ein Dampfer und gegen Puchenu ein Boot mit zwei Insassen, am jenseitigen Ufer die Talmündung bei St. Margarethen, der Kalvarienberg und die Uferstraße mit der sich weiter aufwärts bis an den Uferbefestigungsturm hinziehenden Häuserzeile, an den Torturm bergwärts anschließend die Befestigungsmauer bis an den Höhenturm, links von diesem ein Rundfort.
- d) St. Magdalena
Im Vordergrund ein Wiesengrund mit einer Gruppe von Hütten rechts, an denen links ein Weg mit zwei Staffagefiguren vorbeiführt, darüber St. Magdalena mit den umliegenden Häusern, vor der Kirche eine kleine Felskuppe mit Baum und zwei Staffagefiguren.

e) Pöstlingberg

Im Vordergrund eine Hangtrasse knapp unter der Spitze des Pöstlingbergs. Um den Fuß, der mit der Kirche und dem ihr vorgelagerten hospizartigen Gebäude bekrönten Gipfelkuppe zieht sich ein Mauergürtel mit eingebauten Rundforts.

f) Wilhering

Im Vordergrund eine um eine Fels-
ecke biegende Fahrstraße mit einem
Buttenträger und einer am Wegrain
sitzenden Frau, dahinter die Donau
mit einem Floß und zwei Staffagefigu-
ren und jenseits das Stift Wilhering in
Breitansicht am Fuß der im Hinter-
grund ansteigenden Hügel.

g) Freinberg

Im Vordergrund die Straße mit Probe-
turm und Kirche mit 18 Staffagefigu-
ren, im Vordergrund die gemauerte
Steilböschung des Freinbergglacis.

h) Ottensheim

Im Vordergrund Uferstraße mit Barrie-
re, am Strom links eine Schiffmühle,
im Mittelgrund Ottensheim mit dem
Schloßgebäude auf der Landspitze
und ein Dampfer.

i) Ebelsberg

Im Vordergrund die Auffahrt auf die
direkt in die Bildtiefe führende
Traunbrücke, auf der Verkehrsbahn
sind insgesamt sechs z.T. angedeu-
te Staffagefiguren sowie auch die
eines Reiters sichtbar. Am jenseitigen
Ufer der direkt am Brückenkopf begin-
nende Ort mit dem links im Hinter-
grund über den hausdächern thronen-
den Schloß. Im Vordergrund links am
Straßenrand zwei Bäume.

k) Eine Partie auf der Eisenbahn nach
St. Magdalena

Am Rand links ein Baum, der durch

Wiesen führende Bahnkörper der Pferdebahn mit zahlreichen Spaziergängen, im Hintergrund die Hügel des Mühlviertels.

l) Das Hartlische Kaffeehaus

Im Vordergrund die auf die Donau-Brücke zuführende Auffahrt mit den Gleisen der Pferdebahn, Staffagefiguren, einer zwispännigen Reisekut-sche sowie einen Frachtwagen der Pferdebahn und einem Hund. Im Hintergrund ein Teil der kaisertlichen Häuserzeile mit dem Spiller'schen Haus, in dessen Erdgeschoß das Hartlische Kaffeehaus untergebracht ist mit einer Sonnenschutzplane gedeckten Terrasse. Vordergrund Auffahrt auf die Traun-

T 2.448

Edlbacher Joseph

Montageblatt mit 11 Ansichten von Linz und Umgebung

Als Mittelbild:

a) Linz mit Urfaß vom Auberg

Im Vordergrund ein sitzender Zeichner und rechts zwei Bauern vor einem Getreidefeld, von denen der eine pfeifenrauchend auf einem Baumstamm, der andere steht vor ihm, rechts Schloß hagen. Der Blick geht über das in Terrassenstufen gestaffelte von Wiesen, Feldern, Baumreihen und Gruppen mit eingestreuten Häusern gegliederte Vorfeld hinweg auf Urfaß, den Strom mit der links sichtbaren Brücke und einem am Linzer Kai liegenden Dampfer, und auf Linz mit seinem Hügelpanorama des Donauknies und den fernen Ennstaler Bergen im Hintergrund. Links eine Birke, zwei Baumstrünke, Buschwerk und ein Tannenwipfel.

Um a) sind zehn kleine Umgebungsansichten angeordnet:

Nordico, 3. Stock

Bl. 526 x

691, Bsp.

406 x 560

b) Eisenbahnbrücke

Im Vordergrund links die unter dem ersten der vier Rundbogenjoche der Viaduktbrücke hindurchführenden Fahrstraße mit einer nach rechts führenden Abzweigung, die z.T. von einer aus Stangen und einem Brett gebildeten Abzäunung verdeckt ist. In der Bildtiefe dieser Straße zwei Staffagefiguren. Vor den übrigen drei Rundbogenjochen Gebüsch und ein hoher, schlanker Baum.

c) Das Donautal oberhalb Linz

Im Mittelgrund rechts der obere Ausgang der Urfahr Wänd von einer Höhenrasse auf der ein einzelner Baum steht, am Fuß drei Häuser und ein Stück der Uferstraße sichtbar, weiter im Hintergrund Kirche und Schloß Puchenu. Auf der Donau ein Dampfer und gegen Puchenu ein Boot mit zwei Insassen, am jenseitigen Ufer die Talmündung bei St. Margarethen, der Kalvarienberg und die Uferstraße mit der sich weiter aufwärts bis an den Uferbefestigungsturm hinziehenden Häuserzeile, an den Torturm bergwärts anschließend die Befestigungsmauer bis an den Höhenturm, links von diesem ein Rundfort.

d) St. Magdalena

Im Vordergrund ein Wiesengrund mit einer Gruppe von Hütten rechts, an denen links ein Weg mit zwei Staffagefiguren vorbeiführt, darüber St. Magdalena mit den umliegenden Häusern, vor der Kirche eine kleine Felskuppe mit Baum und zwei Staffagefiguren.

e) Pöstlingberg

Im Vordergrund eine Hangrasse knapp unter der Spitze des Pöstlingbergs. Um den Fuß, der mit der Kirche

und dem ihr vorgelagerten hospizartigen Gebäude bekrönten Gipfelkuppe zieht sich ein Mauergürtel mit eingebauten Rundforts.

f) Wilhering

Im Vordergrund eine um eine Fels-
ecke biegende Fahrstraße mit einem
Buttenträger und einer am Wegrain
sitzenden Frau, dahinter die Donau
mit einem Floß und zwei Staffagefigu-
ren und jenseits das Stift Wilhering in
Breitansicht am Fuß der im Hinter-
grund ansteigenden Hügel.

g) Freinberg

Im Vordergrund die Straße mit Probe-
turm und Kirche mit 18 Staffagefigu-
ren, im Vordergrund die gemauerte
Steilböschung des Freinbergglacis.

h) Ottensheim

Im Vordergrund Uferstraße mit Barrie-
re, am Strom links eine Schiffmühle,
im Mittelgrund Ottensheim mit dem
Schloßgebäude auf der Landspitze
und ein Dampfer.

i) Ebelsberg

Im Vordergrund Auffahrt auf die
Traunbrücke, auf der Straße Staffage-
figuren und ein Reiter, am jenseitigen
Ufer der Ort mit dem Schloß.

k) Eine Partie auf der Eisenbahn nach
St. Magdalena

Am Rand links ein Baum, der durch
Wiesen führende Bahnkörper der
Pferdebahn mit zahlreichen Spazier-
gängern, im Hintergrund die Hügel des
Mühlviertels.

l) Das Hartlische Kaffeehaus

Im Vordergrund die auf die Donaubrücke
zuführende Auffahrt mit den Gleisen
der Pferdebahn, Staffagefiguren,
einer zweispännigen Reisekutsche
sowie einen Frachtwagen der Pferde-
bahn und einem Hund. Im Hintergrund

ein Teil der kaisertlichen Häuserzeile mit dem Spiller'schen Haus, in dessen Erdgeschoß das Hartlische Kaffeehaus untergebracht ist mit einer Sonnenschutzplane gedeckten Terrasse.

T 2.449

Edlbacher Joseph

Montageblatt mit 16 Ansichten aus der Umgebung von Linz

Bl. 471 x 626, Bsp. 390 x 475 Nordico, 3. Stock

a) Der Turm Nr. 1

Im Vordergrund eine Straße mit zwei alten Krüppelweiden links, auf dem Strom ein Dampfer, am rechten Ufer der Uferbefestigungsturm mit anschließenden Mauer, am linken Ufer eine Partie der Urfahrer Wand.

b) Eisenbahnhof

Im Vordergrund der Schienenstrang mit beidseitiger Abzäunung, auf dem Bahnkörper ein spazierendes Paar, dahinter Pferdebahnwagen und die Wagenremise. Im Mittelgrund ein Pflugespann, im Hintergrund Linz und Urfahr ineinander verfließend.

c) Kalvarienberg

Im Vordergrund eine Straße mit zwei Spaziergängern, eine Reihe von fünf entlang der jenseitigen Straßenseite stehenden Gebäude und der Kalvarienbergkirche im Hintergrund, seitlich und hinter den Gebäuden Laub- und um die Kalvarienbergkirche Nadelbäume.

d) Eisenbahnbrücke

Das vierjochige steingemauerte Bahnviadukt in der Mitte, das erste Joch rechts von einer Baum- und Buschgruppe verdeckt. Auf der hindurchführenden Straße ein Fußgänger, auf dem Viadukt ein Pferdebahnwagen.

e) Das alte Schloßtor

Links eine Hausecke, in der Mitte der Torbau mit ruinöser Mauerkrone, Rechts anschließend ein Bretterzaun

mit geöffnetem Tor, dahinter ein ebenerdiges Häuschen, rechts ein Baum.

f) St. Martinskirche

Im Vordergrund eine Straße mit sechs Staffagefiguren und einer Straßenlampe am Straßenrand, der Blick geht auf die Kirche und auf eine Anzahl der umliegenden Häuser.

g) Schloß Wildberg

Im Vordergrund eine kurvende Straße mit einem abgestorbenen Baum und gegen den Talabsturz eine Barriere, links ein Tannenwipfel, im Hintergrund jenseits des Taleinschnittes der Schloßbau.

h) Buchenau

Durchblick durch ein rundbogiges Steintor auf das im Hintergrund jenseits der Donau sichtbare Kirchlein, vor dem Tor ein Nadelbaum, rechts drei Holzstrünke.

i) Schloß Hagen

Der im Mittelgrund liegende Schloßkomplex mit der Kirche und den Fortanlagen am Pöstlingberg im Hintergrund, im Vordergrund eine Bildsäule und dem Vorgelände des Schlosses.

k) Schloßberg

Im Hintergrund eine Bretterabzäunung und einer gemauerten Steilböschung eine Straße mit drei Spaziergängern, am Rand rechts ein Gartenhäuschen = Rundbau mit Zelt-Kegeldach.

l) Bei Heilham

Im Vordergrund eine Bildsäule auf zweistufigem Rasensockel, links der Bildsäule ein Haus, rechts das Kegeldach eines Rundforts, im Hintergrund ein weiteres Fort.

m) Heilham

Im Vordergrund eine Straße mit einer geschlossenen Kutsche vor einer

Kapelle und dahinter ein Gehöft, rechts ein kleines Gehöft mit rundbogiger Einfahrt durch eine Hofmauer, im Vordergrund links ein abgestorbener Jungbaum.

n) Die k.k. Teppichfabrik

Im Vordergrund links der Donauarm rechts der Strasserinsel mit einem Boot mit vier Insassen, auf dem Uferweg ein Reiter, das Fabriksgebäude rechts hinter einer Baumreihe, auf dem Strom ein Dampfer.

o) St. Margarethen

Im Vordergrund die Donau, am Ufer und den dahinter aufsteigenden Hügeln die Gebäudegruppen von St. Margarethen und des Kalvarienberges mit den umgebenden Baumbeständen.

p) Eine Partie an der Donau

Im Vordergrund eine Straße mit einer Staffagefigur, zwei alten Krüppelweiden an der linken dem Fluß zugekehrten und von einem Holzgelenker gesicherten Straßenseite. Auf dem Strom ein Dampfer, auf dessen Höhe am rechten Ufer der Uferbefestigungsturm mit anschließender Mauer, am linken Ufer ein Teil der Uferwände.

qu) St. Magdalena

Im Vordergrund der kurvende Schienenstrang der Pferdebahn, im Mittelgrund die Kirche und zwei Häuser links, ein ebenerdiges Haus neben dem Stiegenaufgang zur Kirchenterrasse mit großer Linde rechts, im Vordergrund rechts Niederholz und eine niedrigere Felsböschung. Herrenreitern und zwei Spaziergängern, beiderseits der Straße Bäume auf Wiesengrund, der Turm im Mittelgrund, links zwei Pappeln, beiderseits der Straße Prellsteine.

Montageblatt mit 16 Ansichten von Umgebung von Linz

a) Der Turm Nr. 1

Im Vordergrund eine Straße mit zwei alten Krüppelweiden links, auf dem Strom ein Dampfer, am rechten Ufer der Uferbefestigungsturm mit anschließender Mauer, am linken Ufer eine Partie der Urfahrer Wand.

b) Eisenbahnhof

Im Vordergrund der Schienenstrang mit beiderseitiger Abzäunung, auf dem Bahnkörper ein spazierendes Paar, dahinter Pferdebahnwagen und die Wagenremise. Im Mittelgrund ein Pflugespann, im Hintergrund Linz und Urfahr ineinander verfließend.

c) Kalvarienberg

Im Vordergrund eine Straße mit zwei Spaziergängern, eine Reihe von fünf entlang der jenseitigen Straßenseite stehenden Gebäude und der Kalvarienbergkirche im Hintergrund, seitlich und hinter den Gebäuden Laub- und um die Kalvarienbergkirche Nadelbäume.

d) Eisenbahnbrücke

Das vierjochige steingemauerte Bahnviadukt in der Mitte, das erste Joch rechts von einer Baum- und Buschgruppe verdeckt. Auf der hindurchführenden Straße ein Fußgänger, auf dem Viadukt ein Pferdebahnwagen.

e) Das alte Schloßtor

Links eine Hausecke, in der Mitte der Torbau mit ruinöser Mauerkrone.

Rechts anschließend ein Bretterzaun mit geöffnetem Tor, dahinter ein ebenerdiges Häuschen, rechts ein Baum.

f) St. Martinskirche

Im Vordergrund eine Straße mit sechs

Staffagefiguren und einer Straßenlampe am Straßenrand, der Blick geht auf die Kirche und auf eine Anzahl der umliegenden Häuser.

g) Schloß Wildberg

Im Vordergrund eine kurvende Straße mit einem abgestorbenen Baum und gegen den Talabsturz eine Barriere, links ein Tannenwipfel, im Hintergrund jenseits des Taleinschnittes der Schloßbau.

h) Buchenau

Durchblick durch ein rundbogiges Steintor auf das im Hintergrund jenseits der Donau sichtbare Kirchlein, vor dem Tor ein Nadelbaum, rechts drei Holzstrünke.

i) Schloß Hagen

Der im Mittelgrund liegende Schloßkomplex mit der Kirche und den Fortanlagen am Pöstlingberg im Hintergrund, im Vordergrund eine Bildsäule und dem Vor Gelände des Schlosses.

k) Schloßberg

Im Hintergrund eine Bretterabzäunung und einer gemauerten Steilböschung eine Straße mit drei Spaziergängern, am Rand rechts ein Gartenhäuschen = Rundbau mit Zelt-Kegeldach.

l) Bei Heilham

Im Vordergrund eine Bildsäule auf zweistufigem Rasensockel, links der Bildsäule ein Haus, rechts das Kegeldach eines Rundforts, im Hintergrund ein weiteres Fort.

m) Heilham

Im Vordergrund eine Straße mit einer geschlossenen Kutsche vor einer Kapelle und dahinter ein Gehöft, rechts ein kleines Gehöft mit rundbogiger Einfahrt durch eine Hofmauer, im Vordergrund links ein abgestorbener Jungbaum.

n) Die k.k. Teppichfabrik
Im Vordergrund links der Donauarm
rechts der Strasserinsel mit einem
Boot mit vier Insassen, auf dem Ufer-
weg ein Reiter, das Fabriksgebäude
rechts hinter einer Baumreihe, auf
dem Strom ein Dampfer.

o) St. Margarethen
Im Vordergrund die Donau, am Ufer
und den dahinter aufsteigenden Hü-
geln die Gebäude- gruppen von St.
Margarethen und des Kalvarienberges
mit den umgebenden Baumbestän-
den.

p) Eine Partie an der Donau
Im Vordergrund eine Straße mit einer
Staffagefigur, zwei alten Krüppelwei-
den an der linken dem Fluß zugekehr-
ten und von einem Holzgeländer gesi-
cherten Straßenseite. Auf dem Strom
ein Dampfer, auf dessen Höhe am
rechten Ufer der Uferbefestigungsturm
mit hügelwärts anschließender Mauer,
am linken Ufer eine Partie der Urfahrer
Wänd.

qu) St. Magdalena
Im Vordergrund der kurvende Schie-
nenstrang der Pferdebahn, im Mittel-
grund die Kirche und zwei Häuser
links, ein ebenerdiges Haus neben
dem Stiegenaufgang zur Kirchner-
rasse mit großer Linde rechts, im
Vordergrund rechts Niederholz und
eine niedrigere Felsböschung). Herren-
reitern und zwei Spaziergängern,
beiderseits der Straße Bäume auf
Wiesengrund, der Turm im Mittel-
grund, links zwei Pappeln, beiderseits
der Straße Prellsteine).

T 2.451	Edlbacher Jo- seph	Montageblatt mit 16 Ansichten aus der Umgebung von Linz a) Der Turm Nr. 1	Bl. 492 x 696, Bsp. 390 x 475	Nordico, 3. Stock
---------	-----------------------	---	-------------------------------------	-------------------

- Im Vordergrund eine Straße mit zwei alten Krüppelweiden links, auf dem Strom ein Dampfer, am rechten Ufer der Uferbefestigungsturm mit anschließender Mauer, am linken Ufer eine Partie der Urfahrer Wand.
- b) Eisenbahnhof
- Im Vordergrund der Schienenstrang mit beiderseitiger Abzäunung, auf dem Bahnkörper ein spazierendes Paar, dahinter Pferdebahnwagen und die Wagenremise. Im Mittelgrund ein Pfluggespann, im Hintergrund Linz und Urfahr ineinander verfließend.
- c) Kalvarienberg
- Im Vordergrund eine Straße mit zwei Spaziergängern, eine Reihe von fünf entlang der jenseitigen Straßenseite stehenden Gebäude und der Kalvarienbergkirche im Hintergrund, seitlich und hinter den Gebäuden Laub- und um die Kalvarienbergkirche Nadelbäume.
- d) Eisenbahnbrücke
- Das vierjochige steingemauerte Bahnviadukt in der Mitte, das erste Joch rechts von einer Baum- und Buschgruppe verdeckt. Auf der hindurchführenden Straße ein Fußgänger, auf dem Viadukt ein Pferdebahnwagen.
- e) Das alte Schloßtor
- Links eine Hausecke, in der Mitte der Torbau mit ruinöser Mauerkrone. Rechts anschließend ein Bretterzaun mit geöffnetem Tor, dahinter ein ebenerdiges Häuschen, rechts ein Baum.
- f) St. Martinskirche
- Im Vordergrund eine Straße mit sechs Staffagefiguren und einer Straßenlampe am Straßenrand, der Blick geht auf die Kirche und auf eine Anzahl der umliegenden Häuser.

- g) Schloß Wildberg
Im Vordergrund eine kurvende Straße mit einem abgestorbenen Baum und gegen den Talabsturz eine Barriere, links ein Tannenwipfel, im Hintergrund jenseits des Taleinschnittes der Schloßbau.
- h) Buchenau
Durchblick durch ein rundbogiges Steintor auf das im Hintergrund jenseits der Donau sichtbare Kirchlein, vor dem Tor ein Nadelbaum, rechts drei Holzstrünke.
- i) Schloß Hagen
Der im Mittelgrund liegende Schloßkomplex mit der Kirche und den Fortanlagen am Pöstlingberg im Hintergrund, im Vordergrund eine Bildsäule und dem Vorgelände des Schlosses.
- k) Schloßberg
Im Hintergrund eine Bretterabzäunung und einer gemauerten Steilböschung eine Straße mit drei Spaziergängern, am Rand rechts ein Gartenhäuschen = Rundbau mit Zeltdach.
- l) Bei Heilham
Im Vordergrund eine Bildsäule auf zweistufigem Rasensockel, links der Bildsäule ein Haus, rechts das Kegeldach eines Rundforts, im Hintergrund ein weiteres Fort.
- m) Heilham
Im Vordergrund eine Straße mit einer geschlossenen Kutsche vor einer Kapelle und dahinter ein Gehöft, rechts ein kleines Gehöft mit rundbogiger Einfahrt durch eine Hofmauer, im Vordergrund links ein abgestorbener Jungbaum.
- n) Die k.k. Teppichfabrik
Im Vordergrund links der Donauarm rechts der Strasserinsel mit einem Boot mit vier Insassen, auf dem Ufer-

weg ein Reiter, das Fabrikgebäude rechts hinter einer Baumreihe, auf dem Strom ein Dampfer.

o) St. Margarethen

Im Vordergrund die Donau, am Ufer und den dahinter aufsteigenden Hügeln die Gebäudegruppen von St. Margarethen und des Kalvarienberges mit den umgebenden Baumbeständen.

p) Eine Partie an der Donau

Im Vordergrund eine Straße mit einer Staffagefigur, zwei alten Krüppelweiden an der linken dem Fluß zugekehrten und von einem Holzgäander gesicherten Straßenseite. Auf dem Strom ein Dampfer, auf dessen Höhe am rechten Ufer der Uferbefestigungsturm mit anschließender Mauer, am linken Ufer eine Partie der Uferwehr Wände.

qu) St. Magdalena

Im Vordergrund der kurvende Schienenstrang der Pferdebahn, im Mittelgrund die Kirche und zwei Häuser links, ein ebenerdiges Haus neben dem Stiegenaufgang zur Kirchenterrasse mit großer Linde rechts, im Vordergrund rechts Niederholz und eine niedrigere Felsböschung, Herrenreiter und zwei Spaziergängern, beiderseits der Straße Bäume auf Wiesen- grund, der Turm im Mittelgrund, links zwei Pappeln, beiderseits der Straße Prellsteine.

T 2.560

Hardinger Johann

Eisenbahnbrücke über den Haselbach bei St. Magdalena

Im Vordergrund ein Fußweg auf der Höhe der Bahntrasse mit einem Bauern und einem Mann. Der Bahnkörper verläuft vom rechten Rand schräg nach links über den von vier steingemauerten Rundbogenarkaden gebilde-

Bl. 245 x 307, Bsp. 171 x 230

Nordico, 3. Stock

ten Viadukt mit eisernem Geländer, den eben ein einspänniger dachloser Pferdebahnwagen verläßt. Tiefer im Bild ein ähnlicher Viadukt mit Steinbustrade mit gleichartigen Pferdebahnhwagen. Links senkt sich die Böschung zur Talsohle ab, auf der ein Einspänner mit Kutscher und Schutzdach sichtbar wird. Im Hintergrund Felder, Wiesen und Baumreihen, dahinter bewaldete Hügel.

T 2.561	Unbekannt	Eisenbahnbrücke über den Haselbach bei St. Magdalena Im Vordergrund die Talsohle mit Staudenwerk, vier Bäume am Rand rechts und zwei Bäume dicht am Haselbach. Am jenseitigen Ufer die Fahrstraße mit einem Bauer, der einen Rucksack trägt. Im Mittelgrund der von vier steingemauerten Arkaden getragene Viadukt auf den links eben ein einspänniger Pferdebahnwagen mit dem Kutscher am Bock und einem Paar im Fond auffährt. Im Hintergrund ein bewaldeter Hügel.	Bl. 221 x 263, Bsp. 170 x 230	Nordico, 3. Stock
---------	-----------	---	-------------------------------	-------------------

T 2.562	Unbekannt	Eisenbahnbrücke über den Haselbach bei St. Magdalena Im Vordergrund die Talsohle mit Staudenwerk, vier Bäume am Rand rechts und zwei Bäume dicht am Haselbach. Am jenseitigen Ufer die Fahrstraße mit einem Bauer, der einen Rucksack trägt. Im Mittelgrund der von vier steingemauerten Arkaden getragene Viadukt auf den links eben ein einspänniger Pferdebahnwagen mit dem Kutscher am Bock und einem Paar im Fond auffährt. Im Hintergrund ein bewaldeter Hügel.	Bl. 233 x 268, Bsp. 172 x 229	Nordico, 3. Stock
---------	-----------	--	-------------------------------	-------------------

T 2.563	Unbekannt	Eisenbahnbrücke über den Haselbach	Bl. 221 x	Nordico, 3. Stock
---------	-----------	------------------------------------	-----------	-------------------

T 2.646	Rode Ignaz	bei St. Magdalena Im Vordergrund die Talsohle mit Staudenwerk, vier Bäume am Rand rechts und zwei Bäume dicht am Haselbach. Am jenseitigen Ufer die Fahrstraße mit einem Bauer, der einen Rucksack trägt. Im Mittelgrund der von vier steingemauerten Arkaden getragene Viadukt auf den links ebein ein einspänniger Pferdebahnwagen mit dem Kutscher am Bock und einem Paar im Fond auffährt. Im Hintergrund ein bewaldeter Hügel.	260, Bsp. 171 x 227	Nordico, 3. Stock
		St. Magdalena von Eisenbahnbrücke Im Vordergrund Bahnkörper der Pferdebahn nach St. Magdalena mit einem Gleis, dem eisernen Geländer der Brücke mit einem steinernen Eckpfiler rechts, auf der Brücke ein Paar. Rechts ein Wiesenstreifen mit zwei teilweise sichtbaren Häusern, links ein Baumbestand mit überragendem Giebel eines Hauses. Links im Hintergrund die Kirche von St. Magdalena, rechts die Alpenkette.	Bl. 125 x 154, Bsp. 76 x 121	
T 2.746	Rode Ignaz	Montageblatt mit vier Ansichten aus Umgebung von Linz a) St. Margarethen. Im Vordergrund die mit einer Holzbarriere gegen die Uferböschung gesicherte Uferstraße mit einem offenen Zweispänner und fünf Staffagefiguren. Links z.T. sichtbar Holzhöhlen am Steilabfall des Kalvarienberges, dahinter die Ecke eines Hauses, an der rechten Straßenseite ein Haus, davor auf einer in den Strom vorgebauten Terrasse drei große Bäume, auf deren Höhe auf dem Strom ein Dampfer sichtbar ist. Am jenseitigen Ufer der bewaldete Hügelzug mit dem Uferbefestigungs-	Bl. 250 x 310, Bsp. 207 x 277 (Gesamtblatt)	Nordico, 3. Stock

turm und der hügelwärts anschließenden Befestigungsmauer.

b) St. Magdalena von der Eisenbahnbrücke. Im Vordergrund der Bahnkörper der Pferdebahn nach St. Magdalena mit einem Gleis, dem Eisengeländer der Brücke mit einem steinernen Eckpfeiler rechts. Auf der Brücke links ein Paar. Rechts ein Wiesestreifen mit zwei z. T. sichtbaren Häusern, rechts ein Baumbestand mit dem darüber ragenden Giebel eines Hauses. Im Hintergrund die Kirche von St. Magdalena, rechts die Ketten der Alpen.

c) Maria Hilf. Im Vordergrund links die Maria-Hilf-Kapelle, in deren Inneren eine Frau kniet, während die beiden Flügel der eisernen Gittertür geöffnet sind, rechts führt an der Kapelle eine Straße vorbei, auf der vor der Kapelle ein Paar steht, während eine weitere Frau die Kapelle bereits passiert hat. Hinter der Kapelle ein alter den Blick rahmender Baum, rechts an der Straßensböschung ein den Blick rahmendes Buschwerk. Im Hintergrund ein abfallender Wiesenhang, dahinter die Kirche, der Probeturm und die Bastei des Glacis auf dem Freinberg rechts. d) v. Plank's Garten auf dem Schloßberg in Linz. Im Vordergrund ein Kießerondeau mit Staffagefiguren, dahinter ein Rasenparterre mit Ziersträuchern, eine schlanke Tanne und eine Baumpartie rechts. Links der Tanne in der Mauer eine hohe Rundbogennische mit einer Bank. Links von dieser eine in Seitenansicht gesehene Freitreppe. Dahinter das palaisartige Herrschaftshaus mit geschweiftem zweistöufigem Dach. Nach rechts ein Seitenflügel mit hohen Rundbogenfenstern und eine

Dachplattform. Rechts ein Gartenhäuschen mit Zeltdach.

T 2.985

Unbekannt

Eisenbahnbrücke bei St. Magdalena
Im Vordergrund der Bahnkörper der Pferdeisenbahn mit dem gemauerten Pfeiler am Brückenkopf, von dem aus die linearen Teile des eisernen Brückengeländers nach links gezogen, die Detailgliederung jedoch nur im nächsten Anschluß an diesen Pfeiler gezeichnet ist. Im Mittelgrund ein tiefer liegender Wiesengrund mit einer unter der Brücke hindurchführenden Straße, seitlichen Baumbeständen und in diesen verstreute Häuser. Im Hintergrund links die Kirche von St. Magdalena und ein tiefer liegendes Haus, in der Mitte und rechts die fernen Alpenketten skizzenhaft. Am Himmel links die Detailzeichnung des Gliedungsmotives eines Eisengeländers.

Nordico, 3. Stock

Bl. 107 x
162, Bisp.
75 x 162

T 3.255

Hoflehner Rudolf

Linz und Urfahr in Aufsicht von Osten
Im Vordergrund rechts die Eisenbahnbrücke knapp unterhalb Linz. Am rechten Donauufer das Stadtbild von Linz, am linken das von Urfahr in flüchtig skizzierter Andeutung. Dazwischen die Donaubrücke. In der Himmelszone expressive Linienanordnungen, die bis in die Landzone übergreifen.

Nordico, 3. Stock

450 x 620

T 15.381

Panzenberger Kurt

Eisenbahnbrücke
Buntes Aquarell. Im Vordergrund ballspielende Kinder und zwei Bäume. Im Hintergrund Eisenbahnbrücke. Kunstwerk in Grün- und Blautönen gestaltet.

Nordico 3. Stock,
Graphische Sammlung,
Depotschrank
53, Lade 3

450 x 600

T 15.393

Reischenböck Ernst

Eisenbahnbrücke Linz
Im oberen Drittel typisches Halbbradgestaltung aus Eisen der Eisenbahnbrücke in Linz erkennbar, unterhalb Brückenpfeiler in braun, Donau als graubrauner Fluss stilisiert.
Im Hintergrund Hügel des beginnenden Mühlviertels erkennbar.

Topographische
Sammlung, Nordico,
3. Stock

407 x 430

T 3.451

Glaubacker Franz

Brückenbau Linz
Im Vordergrund Donau, im Mittelgrund Bau der neuen Brücke und dahinter die alte Brücke von der Breitseite, im Hinter-

Bl. 326 x
435 Nordico, 3. Stock



grund Eisenbahnbrücke und Pfenning-
berg.

T 3.549

Unbekannt

Montageblatt mit 13 Ansichten Linz und
Umgebung

Bl. 467 x Nordico, 3. Stock
543

Als Mittelbild:

a) Linz von der Eisenbahn nach St.
Magdalena

In der Mitte ein einspänniger, mit ins-
gesamt sechs männlichen und vier
weiblichen Staffagefiguren besetzter
ungedeckter Wagen. Der Blick geht
über einen Laub- und Nadelbaumb-
estand über die Niederung des
Donauknies hinweg auf den Strom mit
einem Dampfer auf der Höhe der
Strasserinsel und die Ortsbilder von
Linz und Urfahr mit der verbindenden
Brücke und den Freinberg im Hinter-
grund.

b) Linz

Linz vom Urfahrer Donauufer oberhalb
der Brücke mit drei Staffagefiguren
und einem Hund auf dem links im
Vordergrund sichtbaren Uferzwickel.
Am Ufer liegen zwei Lastkähne, im
linken zwei Schiffer, auf dem rechts
eine Schutzhütte, auf dem Strom eine
Lastzille mit sechs Insassen und einer
hohen Ladung, die Brücke links im
Bild, am jenseitigen Ufer Linz.

c) Ankunft des Dampfers Maria Anna
I Vordergrund und sich nach rechts in
die Bildtiefe erstreckend der Linzer
Schiffskai mit einer vielköpfigen Men-
schenmenge, das ebenfalls auf dem
Oberdeck dicht besetzte Schiff hat
gerade angelegt. Hinter dem Schiff die
Strasserinsel.

d) Der Markt Urfahr von der Unteren
Donaulände gesehen
Im Vordergrund links ein Paar, rechts
ein Schiffer, der dabei ist sein Boot zu
vertäuen, auf der Donau links ein

Frachtkahn, rechts ein großes Floß und eine kleine Zille mit zwei Insassen, die Brücke links, am jenseitigen Ufer Urfahr mit dem Pöstlingberg.

e) Linz von der Tuchfabrik

Im Vordergrund die am Donauarm entlangführende, durch eine Barriere gesicherte Uferstraße mit zwei Staffagefiguren, am Ufer links ein großes palaisartiges Sommergebäude, am Rand rechts das Ufer der Strasserinsel, im Hintergrund Teilsicht von Linz.

f) Der Leisenhof bei Linz

Im Vordergrund Heuhaufen, auf der Fahrstraße dahinter eine Magd, rechts ein zweispänniger Leiterwagen mit zwei Männern, im Mittelgrund der Leisenhof, dahinter der befestigte Pöstlingberg.

g) Der Kalvarienberg bei Linz

Im Vordergrund die Höhenstraße des Kalvarienberges bei Linz mit Steinbalustrade und drei Staffagefiguren, in der Mitte der Stiegenabgang mit einer Staffagefigur, in der Mitte die Kalvarienberg- und Friedhofskapelle mit baldachinartigem Dachreiter, links von dieser das Dach einer kleinen Kapelle, rechts zwei Bäume. Im Hintergrund die Szenerie des Donautales mit drei Rundforts der Pöstlingberg-Befestigungen rechts der Kapelle.

h) Die Eisenbahnbrücke über den Haselbach

Im Vordergrund sechs Bäume, die die mit drei Rundbogenjochen sichtbare steingemauerte Viaduktbrücke z.T. verdecken, vom Rand links her ein einspänniger offener Pferdebahnwagen in Bauart eines Fiakers mit Kutscher und einem Paar im Fond im Anfahren.

i) Probeturm und Kirche auf dem Freinberg

Im Vordergrund links und rechts in die Bildtiefe führend die Freinbergstraße mit fünf Passanten und zwei Reiter-Staffagefiguren, im Mittelgrund die Glacisanlage mit Warnungstafel am Eingang und zwei Staffagefiguren, dahinter Probeturm und Kirche. Im Hintergrund rechts die Spitze des Pöstlingberges.

k) Maria Tal bei Linz

Im Vordergrund eine Fahrstraße mit zwei Staffagefiguren links, die durch die Barriere gegen einen Bachlauf gesichert ist, über den eine Brücke links des Fahrweges ein Gebäude mit durch zwei Geschosse durchgezogenen, rundbogig geschlossenen Nischen, rechts des Fahrweges ein Bildstock, weiter oben eine große Kapelle über polygonalem Grundriß, hinter der die Kalvarienberg-Kirche sichtbar wird, links Hintergrunddurchblick ins Donautal.

l) Das Landhaus in Linz

Im Vordergrund eine Hausecke um die sechs Staffagefiguren gruppiert sind, auf der Verkehrsbahn der Promenade ein offener Zweispänner mit einem Paar im Fond und sechs Staffagefiguren, jenseits der Straße von Prellsteinen getragenen Ketten abgesetzt der Baumbestand der Promenade mit den darunter aufgestellten Bänken, im Hintergrund das Landhaus.

m) St. Magdalena

Im Vordergrund der Bahndamm der Pferdebahn mit einer von Rundbogenjochen getragenen Straßenübersetzung links, auf dem ein von einem Pferd gezogene aus zwei Aussichtsswagen bestehende Garnitur fährt,

im Hintergrund die Häuser und die Kirche von St. Magdalena.
 n) Der Hauptplatz in Linz
 Im Vordergrund eine Hausecke mit Straßenlaterne, an deren Wand eine Eisenkette hängt, von dieser Ecke großteils verdeckt ein Neptunbrunnen mit viereckigem Becken, ganz vorne neun Staffagefiguren, darunter ein Mann mit Leiter und ein Mann mit Schubkarren, sowie eine zweispännige, geschlossene Herrschaftskutsche mit hinten ausgesessenen Bedienten, in der Platzmitte die Dreifaltigkeitssäule, im Hintergrund die donauseitige Platzfront über die Hügel des Mühlviertels sichtbar werden.

T 3.582	Edlbacher Joseph	Eisenbahnbrücke bei St. Magdalena Im Vordergrund rechts ein Baumbestand, im Mittelpunkt die Eisenbahnbrücke der Pferdebahn mit vier Brückenbögen, im Hintergrund Berg.	Bl. 90 x 110	Nordico, 3. Stock
T 3.784	Kubovsky Peter	Umschlagplatz gegen Eisenbahnbrücke	Bl. 225 x 193	Nordico, 3. Stock

T 3.785

Kubovsky Peter

Hafengelände gegen Eisenbahnbrücke
Blick vom Gelände des alten Linzer
Hafens gegen die Eisenbahnbrücke. Im
Hintergrund Pfeningberg, vorne rechts
im Bild Donauschlepper.

Bl. 258 x
300

Nordico, 3. Stock



T 3.845

Edlbacher Joseph

Montageblatt mit 16 Ansichten aus der
Umgebung von Linz

a) Der Turm Nr. 1

Im Vordergrund eine Straße mit zwei
alten Krüppelweiden links, auf dem
Strom ein Dampfer, am rechten Ufer
der Uferbefestigungsturm mit
anschließender Mauer, am linken Ufer
eine Partie der Uferwehrwand.

b) Eisenbahnhof

Im Vordergrund der Schienenstrang
mit beiderseitiger Abzäunung, auf dem
Bahnkörper ein spazierendes Paar,
dahinter Pferdebahnwagen und die
Wagenremise. Im Mittelgrund ein
Pflugespann, im Hintergrund Linz
und Urfahr ineinander verfließend.

c) Kalvarienberg

Im Vordergrund eine Straße mit zwei
Spaziergängern, eine Reihe von fünf
entlang der jenseitigen Straßenseite
stehenden Gebäude und der Kal-
varienbergkirche im Hintergrund,
seitlich und hinter den Gebäuden
Laub- und um die Kalvarienbergkirche
Nadelbäume.

d) Eisenbahnbrücke

Das vierjochige steingemauerte Bahn-
viadukt in der Mitte, das erste Joch
rechts von einer Baum- und Busch-

Nordico, 3. Stock

Bl. 430 x
540, Blsp.
390 x 475

gruppe verdeckt. Auf der hindurchführenden Straße ein Fußgänger, auf dem Viadukt ein Pferdebahnwagen.

e) Das alte Schloßtor
Links eine Hausecke, in der Mitte der Torbau mit ruinöser Mauerkrone,
Rechts anschließend ein Bretterzaun mit geöffnetem Tor, dahinter ein ebenerdiges Häuschen, rechts ein Baum.

f) St. Martinskirche
Im Vordergrund eine Straße mit sechs Staffagefiguren und einer Straßenlampe am Straßenrand, der Blick geht auf die Kirche und auf eine Anzahl der umliegenden Häuser.

g) Schloß Wildberg
Im Vordergrund eine kurvende Straße mit einem abgestorbenen Baum und gegen den Talabsturz eine Barriere, links ein Tannenwipfel, im Hintergrund jenseits des Taleinschnittes der Schloßbau.

h) Buchenau
Durchblick durch ein rundbogiges Steintor auf das im Hintergrund jenseits der Donau sichtbare Kirchlein, vor dem Tor ein Nadelbaum, rechts drei Holzstrünke.

i) Schloß Hagen
Der im Mittelgrund liegende Schloßkomplex mit der Kirche und den Fortanlagen am Pöstlingberg im Hintergrund, im Vordergrund eine Bildsäule und dem Vorlande des Schlosses.

k) Schloßberg
Im Hintergrund eine Bretterabzäunung und einer gemauerten Steilböschung eine Straße mit drei Spaziergängern, am Rand rechts ein Gartenhäuschen = Rundbau mit Zelt-Kegeldach.

l) Bei Heilham

Im Vordergrund eine Bildsäule auf zweistufigem Rasensockel, links der Bildsäule ein Haus, rechts das Kegeldach eines Rundforts, im Hintergrund ein weiteres Fort.

m) Heilham

Im Vordergrund eine Straße mit einer geschlossenen Kutsche vor einer Kapelle und dahinter ein Gehöft, rechts ein kleines Gehöft mit rundbogiger Einfahrt durch eine Hofmauer, im Vordergrund links ein abgestorbener Jungbaum.

n) Die k:k: Teppichfabrik

Im Vordergrund links der Donauarm rechts der Strasseninsel mit einem Boot mit vier Insassen, auf dem Uferweg ein Reiter, das Fabriksgebäude rechts hinter einer Baumreihe, auf dem Strom ein Dampfer.

o) St. Margarethen

Im Vordergrund die Donau, am Ufer und den dahinter aufsteigenden Hügeln die Gebäudegruppen von St. Margarethen und des Kalvarienberges mit den umgebenden Baumbeständen.

p) Eine Partie an der Donau

Im Vordergrund eine Straße mit einer Staffagefigur, zwei alten Krüppelweiden an der linken dem Fluß zugekehrten und von einem Holzgelanders gesicherten Straßenseite. Auf dem Strom ein Dampfer, auf dessen Höhe am rechten Ufer der Uferbefestigungsturm mit anschließender Mauer, am linken Ufer ein Teil der Uferhänge.

qu) St. Magdalena

Im Vordergrund der kurvende Schienenstrang der Pferdebahn, im Mittelgrund die Kirche und zwei Häuser

links, ein ebenerdiges Haus neben dem Stiegenaufgang zur Kirchenterrasse mit großer Linde rechts, im Vordergrund rechts Niederholz und eine niedere Felsböschung. Herrenreitem und zwei Spaziergängern, beiderseits der Straße Bäume auf Wiesengrund, der Turm im Mittelgrund, links zwei Pappeln, beiderseits der Straße Prollsteine.

T 3.870 Rode Ignaz Eisenbahnbrücke über den Haselbach bei Linz Bl. 125 x 170, Blsp. 67 x 105 Nordico, 3. Stock

Im Vordergrund sechs Bäume, die die mit drei Rundbogenjochen sichtbare steingemauerte Viaduktbrücke zum Teil verdecken. Von links fährt ein einspänniger offener Pferdebahnwagen in Bauart eines Fiakers mit Kutscher und einem Paar im Fond auf die Brücke. Im Hintergrund ein bewaldeter Hügel.

T 3.904 Edlbacher Joseph Eisenbahnbrücke bei St. Magdalena Bl. 96 x 131, Blsp. 80 x 110 Nordico, 3. Stock

Im Vordergrund links die unter dem ersten der vier Rundbogenjoche der Viaduktbrücke hindurchführende Fahrstraße mit einer nach rechts führenden Abzweigung, die zum Teil von einer aus Stangen und einem Brett gebildeten Abzäunung verdeckt ist. In der Bildtiefe dieser Straße zwei Staffagefiguren angedeutet. Vor den übrigen drei Rundbogenjochen Gebüsch und ein hoher schlanker Baum.

T 3.951 Rolling Wilhelm Eisenbahnbrücke über den Haselbach bei St. Magdalena Bl. 211 x 269, Blsp. 120 x 177 Nordico, 3. Stock

Im Vordergrund links die unter dem ersten der Rundbogenjoche der Viaduktbrücke hindurchführende Fahrstraße, auf der ein zweispänniger, offener, von zwei Personen und einem Kutscher besetzter Wagen gegen die Brücke hin fährt. Rechts davon Strauchwerk bis zum Ufer des Haselbaches. Am anderen Bachufer im Bild rechts zwei Bäume. Im Mittel-

grund der von vier steingemauerten Arkaden getragene Viadukt, auf den links ein Pferdebahn-Lastwagen auffährt. Im Hintergrund links ein Hügelrücken.

T 14.357

Rode Ignaz

St. Magdalena von der Eisenbahnbrücke aus gesehen
Bl. 122 x Nordico, 3. Stock
153

s. Inv. Nr. 2646

T 14.690

Meindl Konrad

Blick vom Schloß auf Linzer Donaubrücken
Bl. 340 x Nordico, 3. Stock
465

Im Mittelpunkt die Donau mit der Nibelungenbrücke und der Eisenbahnbrücke. Links im Bild die Pfarrkirche von Urfahr, rechts das noch unverbaute Donauufer. Auf der Donau einige Schiffe und Boote erkennbar. Im Hintergrund der Pfeningberg. Das Bild ist in blauen, grauen und grünen Tönen gehalten.



T 14.714

Newald Fanny

Blick auf die Donau mit Linz und Urfahr vom Freinberg
Bl. 400 x Nordico, 3. Stock
542

Blick vom Freinberg auf die Donau mit Linz und Urfahr. Alte Donaubrücke und Eisenbahnbrücke zu sehen. Obere Donaulände, Schloss und Landhausturm, Lagerhäuser am Damm, Häuser des Brückenkopf Urfahr und Pfarrkirche Urfahr zu sehen.



T 14.739	Newald Fanny	Donaulandschaft im Winter mit Eisenbahnbrücke Donaulandschaft im Winter mit Bäumen. Im Hintergrund Eisenbahnbrücke.	Bl. 288 x 383	Nordico, 3. Stock	
T 14.741	Newald Fanny	Urfahrlande mit Kirche Donaulände Urfahr stromabwärts mit Pfarrkirche Urfahr und Eisenbahnbrücke.	Bl. 294 x 399	Nordico, 3. Stock	
T 14.769	Kraml Peter (Hert)	Linz vom Freinberg. Blick auf die Donau mit Nibelungenbrücke und Eisenbahnbrücke. Im Hintergrund Mühlviertler Berge (Pfenningberg). Am rechten und linken Donauufer Silhouetten der Linzer Häuser.	Bl. 305 x 400	Nordico Grafiksammlung	
T 14.770	Theo Linz Geyer Theo	Linz, Blick vom Schloß Blick vom Linzer Schloß auf die Nibelungenbrücke, Eisenbahnbrücke und die im Bau befindliche 3. Donaubrücke. Links davon Urfahr mit der Pfarrkirche und Friedenskirche. Im Hintergrund Pfenningberg.	Bl. 355 x 373	Nordico, 3. Stock	
T 14.785	Url Wolfgang	Linz (Mappe mit acht Blättern) 1) Linz: Ansicht von Linz mit Brucknerhaus, Nibelungenbrücke, Schloss und Römerberg. Blick von nordwestlicher Richtung. 2) Donaulände: Blick von Eisenbahnbrücke auf das rechte Donauufer mit Brucknerhaus, Neuem Dom, Nibelungenbrücke	Bl. 345 x 490 und 490 x 345	Nordico, 3. Stock	

cke und Schloss.

- 3) Altstadt: Teilansicht von drei Häusern der Altstadt.
- 4) Industriezeile: Blick aus nordwestlicher Richtung auf die VOEST, Chemie Linz AG und Fernheizwerk
- 5) Hauptplatz: Blick vom linken Brückenkopf auf Hauptplatz mit Dreifaltigkeitssäule
- 6) Neuer Dom: Innenansicht des Doms mit Blick auf den Altar
- 7) Landstraße: Blick von der Mozartkreuzung auf die Landstraße in Richtung Hauptplatz
- 8) Urfahr: Ansicht einer Straße mit älteren Häusern in Urfahr

T 14.817

Wunder Hans

Bl. 300 x
365 Nordico, 3. Stock

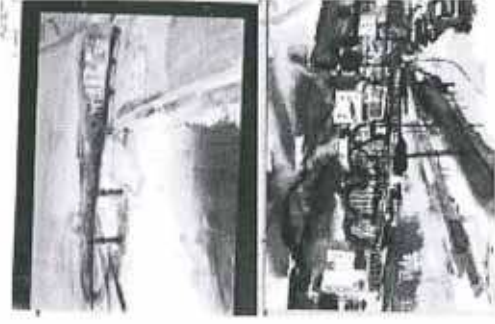


T 14.827

Staffelmayr Heinz

Bl. 410 x
598

Studiensammlung Carlonegasse



T 14.843

Störk Fritz

Bl. 365 x
490

StPL, NRH Zi 4068, 1.10 unbesetzt



Blick auf die Eisenbahnbrücke stromaufwärts
Blick nach Westen mit Donau, Eisenbahnbrücke. Rechts im Bild der Urfahrer Damm mit den Neubauten. Im Hintergrund die verschwommene Stadtsilhouette.

Eisenbahnbrücke Linz
Im Mittelpunkt die Donau mit der Eisenbahnbrücke. Im Hintergrund die neue VOESTbrücke und die Hochhäuser in Urfahr-Dornach. Rechts im Bild eine Autokolonne, die vor dem Bahnschranken wartet, da sich auf der Brücke ein Zug befindet. Das Bild zeigt eine bewölkte Stimmung.

T 14.858	Baschant Rudolf	Alter Hafen Untere Donaulände Linz Blick donauabwärts auf die Gebäude (Lagerhäuser) des alten Hafens auf der Unteren Donaulände in Linz. Kräne, Kähne, die am Ufer anliegen. Im Hinter- grund die Eisenbahnbrücke.	Bl. 340 x 470	Nordico, 3. Stock	
T 14.890	Brusenbach Ar- thur	Untere Donaulände Linz mit Eisenbahn- brücke Blick von der Unteren Donaulän- de donauabwärts zur Eisenbahnbrücke. Rechts im Bild noch die alten Hafenge- bäude. Im Vordergrund zwei Donau- dampfer. Pastellfarben.	Bl. 380 x 575	Linz AG, Regensbur- gerstr. 7 ha Bespre- chungszimmer, Fr. Hackl	
T 15.037/8	Wunder Hans	Zyklus "Linz a.D.", Stadtblicke von der Galerie des Landhausturmes Blick vom Landhausturm über die Dä- cher des Landhauses, Minoritenkirche zum Turm der Minoritenkirche, Haupt- platz, im Hintergrund Eisenbahnbrücke.	Bl. 439 x 294	Topografische Samm- lung, 3.Stock, Nordico	
T 15.069/6	Krejci Johannes ?	Eisenbahnbrücke mit Lokomotive	Bl. 324 x 231	Topografische Samm- lung, 3.Stock, Nordico	
T 15.069/7	Krejci Johannes ?	Eisenbahnbrücke mit Lokomotive und Donau mit Dampfschiff	Bl. 305 x 231	Topografische Samm- lung, 3.Stock, Nordico	
T 15.069/17	Krejci Johannes ?	Nibelungenbrücke mit Finanzgebäude West und Ost davor Besatzungssoldaten. Auf der Rückseite Skizze der Eisen- bahnbrücke mit Zug.	Bl. 380 x 292	Topografische Samm- lung, 3.Stock, Nordico	
T 15.257	Kobinger Hanns	Gesunkener Schlepper in Urfahr Im Vordergrund links Donaulände in Urfahr, rechts davon hal versunkener Schlepper am Ufer. Im Hintergrund Eisenbahnbrücke und die Hügel des Pfenningberges.	Bl. 484 x 610	Topografische Samm- lung, 3.Stock, Nordico	

ÜT 1.875

Watzl Anton

Untere Donaulände
Blick auf die Donau mit Eisenbahnbrücke und im Hafen liegenden Transportschiffen. An der Donau Lagerhäuser und Kräne. Rechts im Mittelgrund Baumgruppen.

467 x 620

Nordico 4. Stock
Grafikdepot, Lade
Watzl



ÜT 1.912

Weibold Hans

Schreibergarten an der Donau
Schreibergarten an der Donau, Uferseite vor der Eisenbahnbrücke.

330 x 460 TBA

ÜT 1.936

Watzl Anton

Donaulände
Blick vom Brückenkopf über die Rampe auf Donaulände, Donau und Mühltierl Berge. Im Vordergrund acht Personen auf der Rampe, rechts als Begrenzung der Brückenkopf Ost. Im Mittelgrund zwei angelegte Donauschiffe, das Abfertigungsgebäude der DDSG, der niedere Schuppen dahinter, zwei Kioske im Park, das dreigeschossige Lagerhaus und zwei Kräne. In der weißen Wasserfläche der Donau ein abwärtsfahrender Schleppzug. Zwei Joche der Eisenbahnbrücke und Bergsilhouette bis zum Fuße des Pfeningberges als oberer Abschluß. Fast kein Himmel.

430 x 610

Nordico, 4. Stock Grafik-
depot



ÜT 102.254

Uri Wolfgang

Untere Donaulände
Im Vordergrund Donau mit Frachtschiff. Im Hintergrund Eisenbahnbrücke und Pfeningberg.

295 x 420

Studiensammlung Carlon-
negasse, Raum 1/6, Lade
C4/22



Die Linzer Donaubrücken

Festschrift
zur Fertigstellung und Weihe
der zweiten Linzer Donaubrücke
im Dezember 1972.

Herausgeber:
Oberösterreichische Landesregierung.
Mit der Durchführung beauftragt
ein Redaktionsausschuß des Amtes
der oberösterreichischen Landesregierung,
oberösterreichische Landesbaudirektion
und Abteilung Presse, unter Leitung von
Landeshauptmann Dr. Erwin Wenzl.

Offset-Reproduktionen:
W. Rudolph, Wels.

Technische Gesamtherstellung:
Oberösterreichischer Landesverlag Linz.

Gesamtredaktion:
w. Hofrat Dr. Otto Wutzel

Technische Beratung:
Landesbaudirektor w. Hofrat
Dipl.-Ing. Josef Alchhorn,
w. Hofrat Dipl.-Ing. Karl Mittermayr,
Regierungs-Oberbaurat
Dipl.-Ing. Otto Schimetta.

Graphische Gestaltung:
Herbert Friedl und Peter Ratzenböck

Aufnahmen:
Max Eiserbner, Kurt Haase, Photo Meyer,
Franz Michalek, Lichtbildstelle „Alpenland“
Wien, Österreichische Nationalbibliothek
Bild-Archiv, Heeresgeschichtliches Museum
Wien, Staatliche Graphische Sammlung
München, Museen der Stadt Nürnberg,
Staatliche Museen Berlin

III 1004 b
O.Ö. LANDESMUSEUM
BIBLIOTHEK

5

Die Linzer Brücken im Bild

Dr. Otto Wutzel

Stadtbild ist gleichzusetzen mit Stadtporträt. Wie Menschen haben Städte ein eigenes Gesicht. Wie im Menschenantlitz haben auch im Stadtbild Herkunft, Umwelt und Geschichte ihre Spuren eingraviert. Sie besitzen unverkennbare Merkmale, nur ihnen eigen, sie besonders kennzeichnend. In Stadtsilhouetten spricht man dabei gerne von Wahrzeichen. Prominente Beispiele im internationalen Städteatlas sind etwa Wien mit Dach und Turm der Stephanskirche oder Salzburg mit dem gotisch gezackten Baublock der fürstbischöflichen Festung. Ein anderes Beispiel: Innsbruck mit dem Blick aus der Maria-Theresien-Straße auf die Nordkette.

Linz besitzt nicht die Prominenz der zitierten Beispiele. Sein Stadtbild ist lieblich und freundlich. Bedeutende Bauwerke ragen nicht hervor. Den Reiz des Linzer Stadtporträts macht die Summe renaissancezeitlicher und barocker Bürgerhäuser aus. Und wo ist das Wahrzeichen dieser Stadt zu finden? Ist etwa dem weiträumigen Geviert des Hauptplatzes dieser Rang zuzusprechen? Ist die ländliche Wallfahrt am Pöstlingberg das kennzeichnende Merkmal oder der massige Baukörper des Schlosses?

Bei Durchsicht des Linzer Stadtbildes, wie es von Künstlerhand durch Jahrhunderte nachgezeichnet worden ist, kommt der Beschauer zu dem Ergebnis, als Wahrzeichen im Porträt von Linz die Lage der Stadt an der Donau mit der Brücke über dem Strom zu erkennen.

Gerade in den ältesten Stadtansichten stoßen wir immer wieder auf diese Ansicht. Vom Passauer Meister der Donauschule Wolf Huber ist aus den Jahren 1511/13 eine topographisch getreue Federzeichnung von Linz überliefert. Der Künstler blickte vom Schloß über den Strom nach Urfaß und auf die Höhenzüge des Mühlviertels. Die hölzerne Donaubrücke bildet die Bildachse.

Ein Schüler aus seiner Werkstatt wählte um 1550 die Hänge von Schloß Hagen als Standort für eine Linzer Ansicht, offensichtlich zur Zeit eines Donauhochwassers. Die wehrhafte Stadt ist vom Strom umfungen, die Brücke ist ihr Signum.

Gesamtdarstellung der Stadt nützte (Tafel 17). Die Kunst der Gegenwart entwickelte im Thema der Stadtdarstellung ihre eigenen Ansichten. Aber auch für den Maler der Moderne und gerade für ihn bleibt die Brücke das Wahrzeichen von Linz. Die „eiserne“ Brücke reizte den Techniker in ihm, wie z. B. Leo Adler (Tafel 38) oder abgewandelt bei Anton Lutz (Tafel 39). Der Bau der neuen Donaubrücke in den Kriegsjahren rief eine umfangreiche bildnerische Berichterstattung auf den Plan, von der sich viele interessante Beispiele im Linzer Stadtmuseum befinden. In der unmittelbaren Gegenwart wird die Linzer Donaubrücke immer mehr zum selbständigen künstlerischen Motiv erhoben. Franz Poetsch macht daraus impressionistische Erlebnisse (Tafel 41), bei anderer — Lehmden, Hoflehner, Moldovan, Kubovsky u. a. (Tafel 43, 40, 42, 44) — wird sie vollends zum eigenwilligen Bildträger, der mehr ausdrücken soll als eine naturhafte Wiedergabe. So wird die Beschäftigung mit dem Thema der Linzer Brücken im Bild unwillkürlich zum Exkurs in die Linzer Stadtansicht. Die Brücke wird von Künstlerhand zum Wahrzeichen von Linz gestempelt.

Als Francesco Medici, Erbprinz von Toskana, für seine habsburgische Braut, eine Tochter Kaiser Ferdinands I., im Palazzo Vecchio in Florenz Erinnerungsbilder aus ihrer österreichischen Heimat in Fresko anbringen ließ, wählte der Künstler auch ein Linzer Motiv, wieder mit dem Blick vom Pöstlingbergabhang über den Strom auf die Stadt. Diesmal sind das Schloß und die Brücke gleichwertige Dominanten.

Aus den Niederlanden kam in Begleitung der habsburgischen Hofhaltung Lucas van Valckenborch nach Linz. Er wurde zum ersten bedeutenden Porträtisten der Stadt. Seine Linzer Stadtansichten sind in die abendländische Kunstgeschichte eingegangen. Aus seiner holländischen Heimat brachte er die Erfahrungen eines Landschaftsmalers mit, dem die Landschaft nicht Staffage, sondern Hauptthema war. Auch er wanderte zum Schloß Hagen hinauf und blickte über den Strom auf die reich betürmte Stadt. Die Brücke bindet die Stadt an den Strom (Tafel 9).

Etwa drei Jahrhunderte später haben wieder erfahrene und begeisterte Landschaftler — diesmal gehören sie der Wiener Kunsttradition an — gerne diesen Standort gewählt, wenn sie Linz in seiner Lage am Strom darstellen wollten. Bedeutende Beispiele sind u. a. das Aquarell von Thomas Ender aus 1828 „Linz vom Auberg“ (Tafel 26) oder Rudolf von Alts liebevolle Aquarellansicht aus 1840 „Linz vom Schloß Hagen“ (Tafel 32). Der Biedermeiermaler liebt das Detail, die figürliche Staffage. Die Landschaft wird nicht heroisiert, sondern als Idylle dargestellt, eine Auffassung, die dem Stadtbild von Linz in der damaligen Zeit sicherlich sehr entsprach.

Nun werden auch die Donauländer gern zum Standort für eine Linzer Zeichnung oder ein Linzer Aquarell gewählt. Die Brücke tritt von hier nicht so sehr als Verkehrslinie, als Achse in der Bildmitte, in Erscheinung. Sie wird in diesen Ansichten mit ihren Holzjochen zum beherrschenden Baukörper, der sich gleichwertig neben der Architektur des Schlosses oder der Turmlinie der Stadt, in der damals die Befestigungstürme noch eine entscheidende Rolle spielten, behaupten kann. Als

36

gute Beispiele seien erwähnt der Kupferstich von Johann Ziegler nach einer Zeichnung Ferdinand Runks „Blick von Urfaß“, der um 1792 in dem Wiener topographischen Werk „Vues différentes Bourgs Villages et Villes de l'Autriche sup. et inf., de Styrie, de Carinthie...“ (Tafel 21) erschienen ist, oder die bekannten Aquarelle Rudolf von Alts „Linz von Urfaß“ aus dem Jahre 1838 (Tafel 31) und Jakob Alts aus 1847 „Linz vom Urfaß Donauufer“ (Tafel 34). Es läßt sich feststellen, daß die Landschaftler des Biedermeier — sie begründeten den Ruf der österreichischen Malerei des 19. Jahrhunderts — aus Oberösterreich vor allem Motive aus dem Salzkammergut und der Linzer Donaualandschaft bevorzugten. In der Darstellung der Linzer Donaubrücke — der „hölzerne“ Brücke — schufen sie Werke von bleibendem Reiz.

Zu dieser Zeit wurde von Zeichnern und Malern auch der Freinberg als beliebter Standort für Linzer Stadtansichten entdeckt. Seine Höhe lockte zu stadtnahen Spaziergängen. Der Blick auf die oberösterreichische Landeshauptstadt bietet sich von hier in romantischer Übersteigerung. Der Beschauer übersieht die ganze Weite der Linzer Stromlandschaft. Die Stadt liegt eingeschmiegt in seiner Umfassung, sie zeigt sich in ihrer Bindung an das Mühlviertel. Die Brücke wird uns, von hier gesehen, in ihrer ganzen Wichtigkeit und auch Monumentalität bewußt.

Eine Variante in der Linzer Stadtansicht bilden die Pläne und Darstellungen der barocken Festungsingenieure und Topographen. Gerne wird eine Art Vogelschau bezogen. Die Stadt ist mit Mauern mittelalterlich-wehrhaft umschlossen. Aus dem saalartigen Geviert des Hauptplatzes weist das Band der Brücke über den Strom. — So sahen Linz Abraham Holzworm (Tafel 10), Matthäus Merian (Tafel 12) und Georg Matthäus Vischer (Tafel 14), so sah es aber auch der Kriegsberichterstatler aus dem Jahre 1742, der die Kapitulation der französischen und bayrischen Besatzungstruppen am 24. Jänner 1742 während des österreichischen Erbfolgekrieges darstellte und sein militärisches Bild zu einer repräsentativen

den Reacher liegen
nur Bilder von der
Eisenbahnbrücke bei



Rudolf Hofflehner
Tuschpinselzeichnung auf gekleistertem
Grund, 450 x 620 mm,
Stadtmuseum Linz, Inv.-Nr. 3255.

Rudolf Hofflehner, geboren am 8. August 1916
in Linz, hat auf den Ruf seiner Heimatstadt als
Kulturzentrum der Gegenwart ganz entschei-
denden Einfluß genommen. Seine Zeichnung
wirkt wie der Entwurf für ein Metallrelief. Linz
repräsentiert sich hier in seiner modernen
Stadtsilhouette.

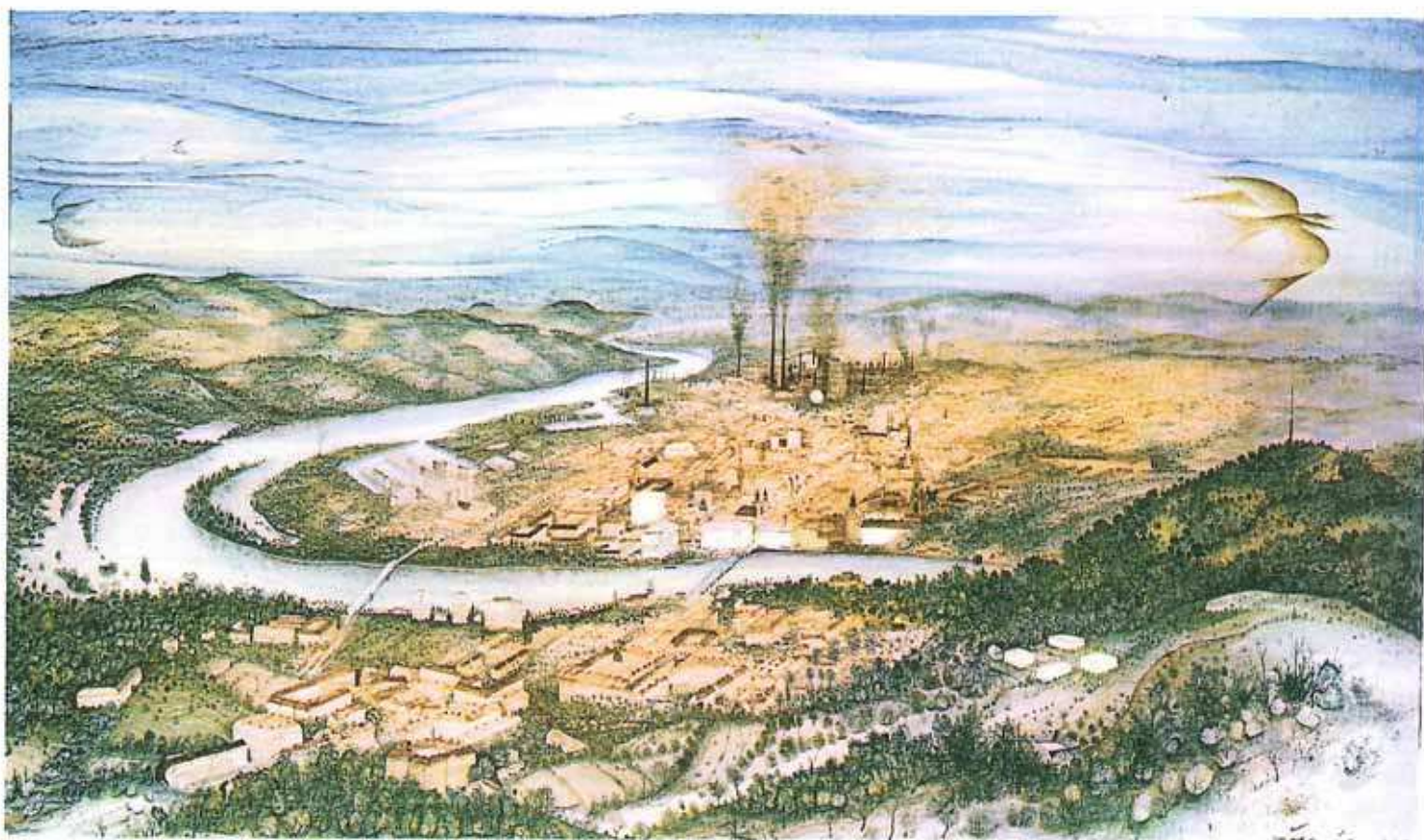
 Linz vom Spatenberg 1964

Tafel 42



Kurt Moldovan
Aquarell, 322 x 476 mm. Signiert und datiert
links unten: Moldovan 64.
Stadtmuseum Linz, Inv.-Nr. 102.165.

Nibelungenbrücke und Eisenbahnbrücke sind
die verbindenden Klammern der Industrie-
stadt Linz. Kurt Moldovan, geboren am 22. Juni
1918, sieht die Stadt in der Atmosphäre der
Gegenwart. Unverändert bleibt das Stadtbild
mit den Donaubrücken als Dominanten.



Anton Lehmden
Öl auf Leinwand, 64,5 x 110 cm. Signiert oben
links: Anton Lehmden Juni 1965 gemalt.
Neue Galerie der Stadt Linz, Inv.-Nr. 301.

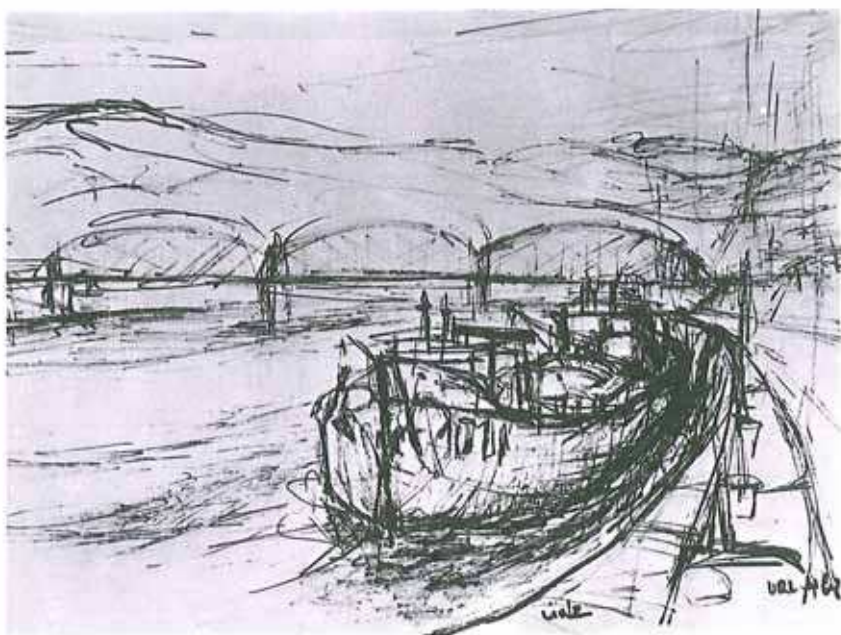
Anton Lehmden, geboren 1929 in Neutra (Slowakei), zählt zu den profiliertesten Vertretern der Wiener Realistenschule. Seine Stadtsicht von Linz, gemalt von einem Standort beim Oberen Schabeder (Pöstlingberg), ist ein Musterbeispiel einer übersetzten realistischen Darstellung. Die Einbettung der Stadt in die Donauschlinge und die moderne Industrie kommen deutlich zum Ausdruck.

Untere Donaulände 1968

Abbildung 23

Wolfgang Uri
Tuschpinsselzeichnung, 295 x 420 mm. Signiert
und datiert rechts unten: Uri 1968.
Stadtmuseum Linz, Inv.-Nr. 102.254.

Blick auf die Kalanlagen an der Unteren Donau-
lände mit modernem Schleppzug und der
Silhouette der 1897—1900 erbauten Eisen-
bahnbrücke, die in ihrer Erbauungszeit „neue
Brücke“ genannt wurde.



149

Österr. Staatsarchiv, ehem. Verkehrsarchiv (heute Archiv der Republik), Verbindungsbahn Linz- Urfahr, 10ad 23594

Originalplan der Brücke von 1900

abgebildet im Buch Gerhard Stadler / Helmut Lackner: „Fabriken in der Stadt. Bilder zu einer
Industriegeschichte der Stadt Linz“, S. 16f

Archiv der Stadt Linz

3 historische Fotografien vom Bau der Eisenbahnbrücke 1898
