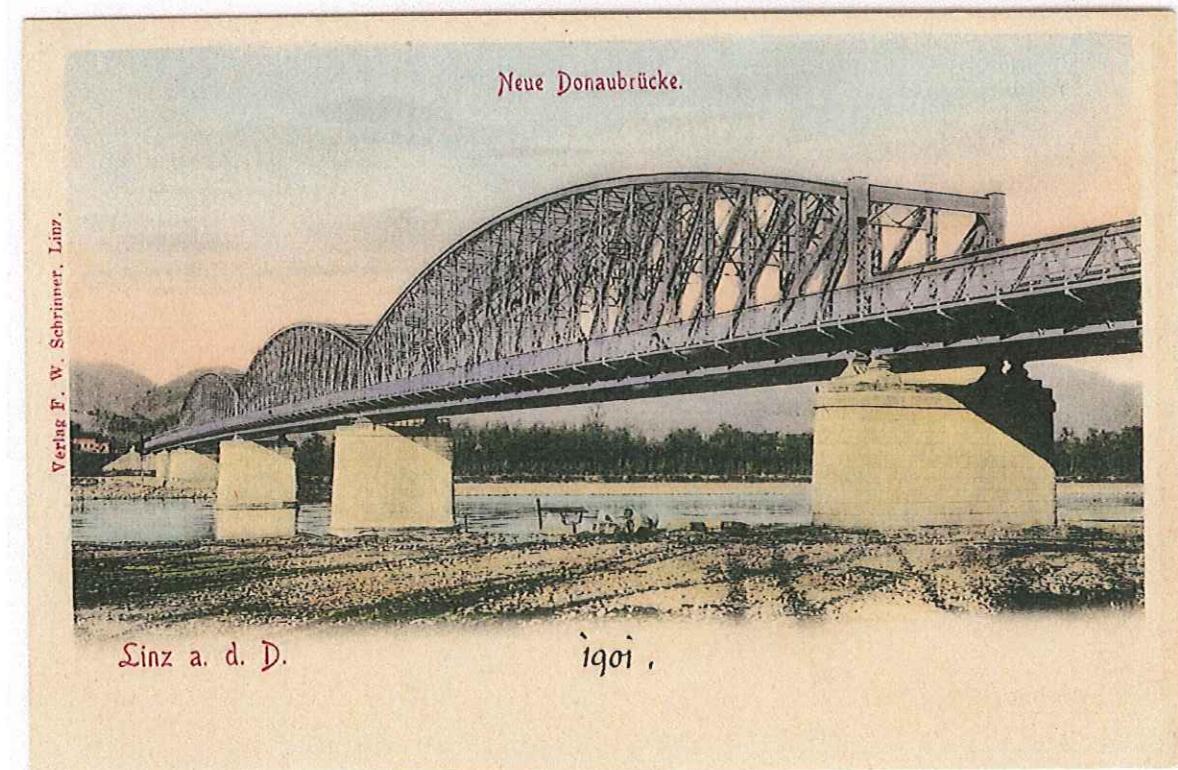


Reader



# Eisenbahnbrücke Linz

Pressespiegel 2011



Erstellt von: Mag. Ute Streitt  
Linz 2012



INFOS

OÖLM

II 97 b

Rückblick auf die  
**Geschichte**  
der  
**Stadt Urſahr a. D.**  
in Oberösterreich.



Als erster ortsgeschichtlicher Ver-  
such quellengemäß bearbeitet von

Anton Ziegler  
Übungsschullehrer.

1920

1 9 2 0

Verlegt vom Magistrat der Landeshauptstadt Linz  
Druck von f. Kling, Linz-Urfahr, Karl Fiedlergasse.



### Die „alte“ Reichsbrücke.

Schon 1830 beim Gleisbau zur Bahn Gmunden-Budweis wurde eine sichere Strombrücke gefordert. 1849 dachte man an den Bau einer Kettenbrücke.

Ernstlich studiert wurde das Linzer Brückenprojekt seit 1867 anlässlich des Ausbaues der Budweiser Linie für den Dampfbetrieb. Vom Plan einer Bahnbrücke über die Straßerau zum Gsfößtnerhof kam man glücklicherweise wieder ab.

Die dringende Notwendigkeit einer sicheren Brücke sah die Regierung erst ein, als am 5. Mai 1868 ein infolge Hochwasser abströmender Getreideschlepper des Dampfers *Thetis* das 6. und 7. Joch der Holzbrücke wegriss und durch den Brückeneinsturz 15 Personen ins Wasser fielen, von denen eine ertrank.

Bei den Vorverhandlungen wollten die Urfahrer den Brückenansang wie bisher am Platzl haben, um die bedeutenden Demolierungs-auslagen des Bergmairhauses und die Regulierung der innersten Hauptstraße zu vermeiden und die Gemeinde hätte dafür 40.000 K zu den Baukosten beigetragen. Die Regierung aber bestand auf die Verlegung des Brückenkopfes, begnügte sich aber dafür mit 20.000 K Baubeurtrag und verzichtete auf die Einhebung einer Maut.

Im April 1870 wurde etwas abwärts der alten Holzbrücke mit dem Bau begonnen und am 2. Dezember 1872 konnte die Reichsbrücke eröffnet werden. Den Bau führten die Pariser Firmen Schneider u. Castor um den verhältnismäßig billigen Preis von 1,900.000 K durch. Seit Jahren ist die „alte“ Brücke abgenutzt und stark überlastet; täglich verkehren über 30.000 Personen, bei 700 Fuhrwerke und ebensoviele Straßenbahnwagen! Schon seit Jahrzehnten wird die Brücke als baufällig bezeichnet, aber gerade durch die starke Überbürdung während der Kriegsjahre hat sich die Brücke als sehr solider Bau bewiesen.

### Die „neue“ Eisenbahnbrücke

wurde nach längeren Vorverhandlungen im Frühjahr 1897 begonnen und bis Ende 1900 von der Wiener Firma Gärtner vollendet.

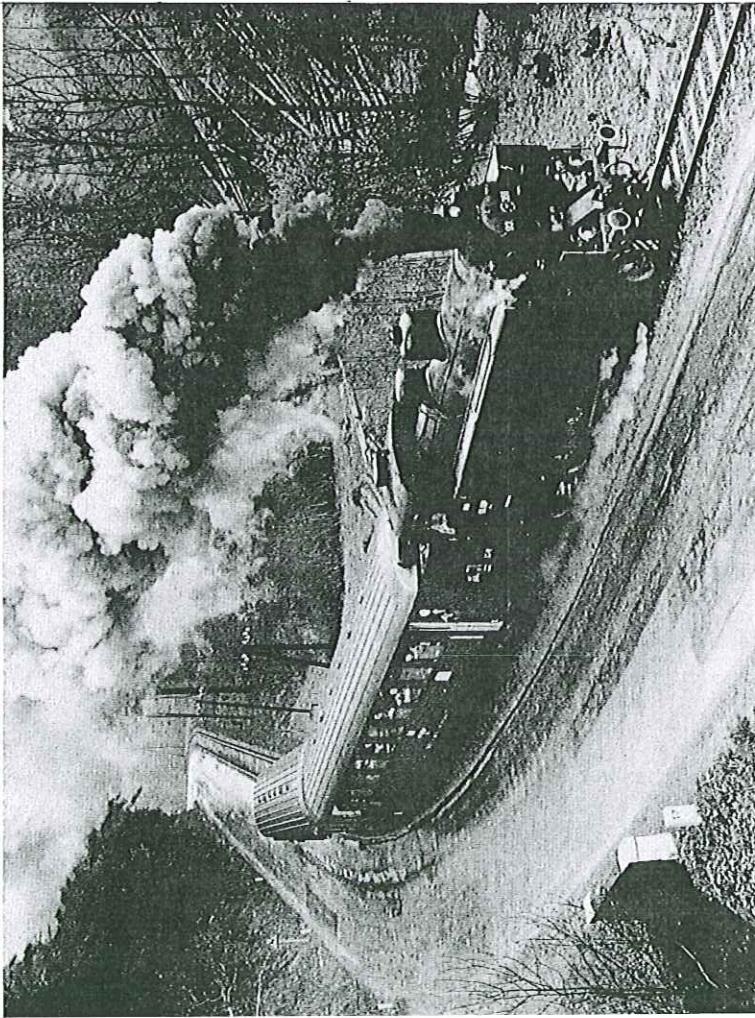
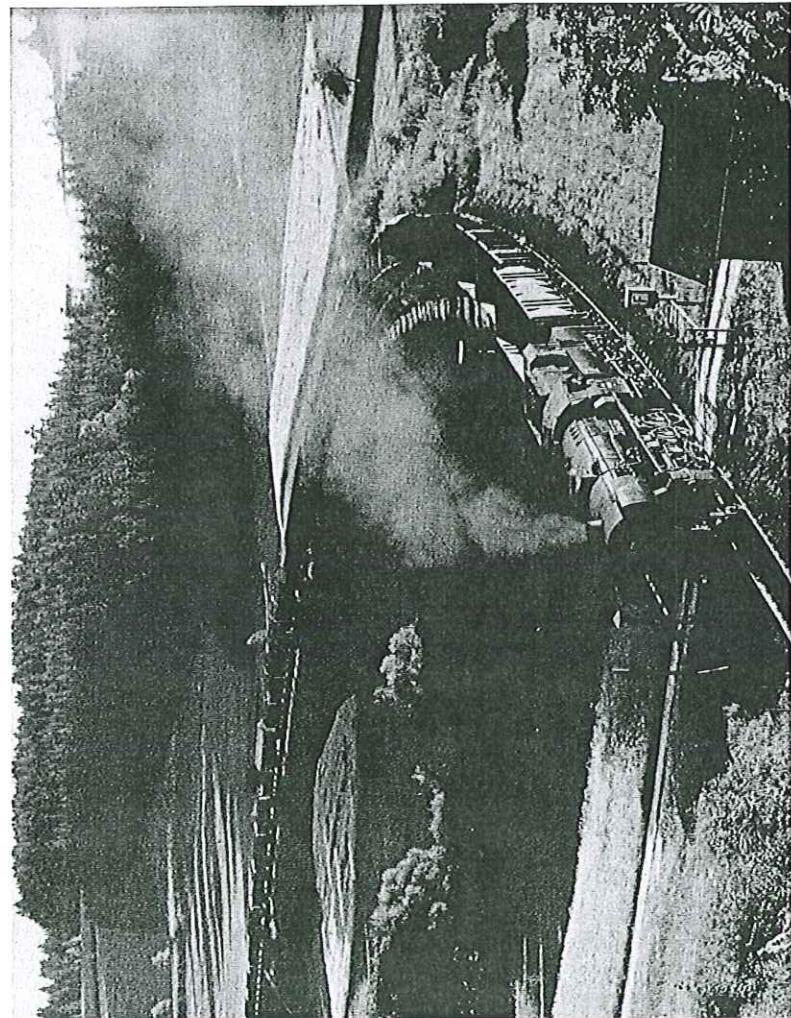
### Die ehemalige Pferdestraßenbahn

baute der Direktor der Triester Tramwaygesellschaft Ingenieur Schmit 1879 bis 1880. Sie reichte in Urfahr nur bis zum Budweiser Bahnhof (Kaiserplatz). Erst 1895 wurde sie bis zum Mühlkreisbahnhof verlängert. Am 1. Juli 1880 verkehrte der erste, am 5. Juli 1897 der letzte Pferdestraßenbahnwagen.

# Bahn im Bild 38 Bahnen im Mühlviertel



Bahn im Bild 38 / Bahnen im Mühlviertel



# Bahn im Bild

Band 38

# Bahnen im Mühlviertel

Dieser Band behandelt die Strecken Linz Hauptbahnhof – Staatsgrenze nächst Summerau, Mauthausen – Gaisbach-Wartberg und Linz Verschiebebahnhof – Linz Urfahr – Aigen-Schlägl.

en  
in-  
–)  
m-  
ei-  
/ə-  
hr  
ər-  
h-  
12.  
le-  
er  
tz-  
je-

mit  
ch-  
am  
le-  
ize  
je-  
en  
de-  
er-  
bis  
ike  
145  
der  
mi  
jen  
jen  
les  
ind  
die  
er-  
ner  
am  
hun-  
ers  
ers  
ck-  
en-  
in  
ven  
ge-  
cke  
mö-

Texte von Peter Wegenstein

Fotos von

Heinz Albrecht  
Hellmuth Fröhlich  
Helmut Griebel  
Friedrich Haffel  
Erich Hoch  
Ernst Kabelka  
Alfred Luft  
Gerhard Schabes  
Peter Schmid  
Claus-Jürgen Schulze  
Peter Wegenstein  
und unbekannten Fotografen

Verlag Pospischil  
Wien

Zusammenstellung der Reihe: Peter Wegenstein

Verlag und Druck:

Peter Pospischil, A-1020 Wien II., Novaragasse 44

1. Auflage 1984

**Titelseite:**

Im tiefen Einschnitt beim ehemaligen Block Freistadt 1 fährt die 2045.12 mit P 3817 talwärts.  
(Foto: Wegenstein, 11. 6. 1969)

**Letzte Umschlagseite:**

Oben: Beim Wärterhaus 708 oberhalb Freistadt fährt in der Abendsonne die 52.7061 mit einem Leerwagenzug bergwärts.  
(Foto: Kabelka, 10. 8. 1973)  
Unten: Über die noch im ursprünglichen Trassenzustand befindliche Steigung des Saurüssels plagt sich bei feuchtem Wetter mit glitschigen Schienen die 93.1356 mit den beiden modernen Reisezugwagen eines Sonderzuges bergwärts.  
(Foto: Wegenstein, 23. 4. 1972)

**Vor- und Nachsatzblätter:**

Am kalten 2. November 1973 lässt die 77.66 eine weitreichende Rauchfahne hinter sich, während sie im Gaishach-Warthberger-Bogen mit einem Personenzug unterwegs ist.  
(Foto: Kabelka)

## Linz Verschiebebahnhof – Linz Urfahr – Aigen-Schlägl

kehr bestand immerhin eine Straßenbahnverbindung (1880 bis 1897 Pferdebetrieb), die Fracht mußte jedoch mit Pferdefuhrwerken durch die Stadt zur Hauptbahn gebracht werden. Anschlußprojekte nach Steyregg, zur Hauptbahn in Linz, nach Wegscheid (Bayern) und Stuben (Böhmen) entstanden. Letztlich dauerte es noch bis zum 24. 11. 1900, bis die Verbindung zwischen Linz Urfahr und Haupt- (Verschiebe-)bahnhof fertiggestellt wurde. Die übrigen Projekte wurden nicht verwirklicht.

Im Jahre 1900 lief der Betriebsvertrag mit dem Betriebsunternehmen Lazarini, Weidle & Breulung ab. Am 18. 10. 1900 wurde die Betriebsführung der Bahn an die KkStB übergeben. Der Staatsbetrieb begann am 1. 5. 1901. Die Gesellschaft wurde erst 1942 eingelöst, die Löschung der ersten erfolgte am 5. 5. 1942.

Die nächste Änderung im Bestand der Strecke geschah 1965. Die durch das linzer Stadtgebiet verlaufende Verbindungsstrecke wurde im Bereich Linz Verschiebebahnhof West, km 2,0, das ist beim Fernmeldelagerhaus, bis zum Bahnhof Schlachthof in km 3,315 stillgelegt und abgetragen. Die Aigen mit einer Abzweigung nach Haslach gegründet. Das Ingenieurbüro Loeßl & Girovitz begann noch 1880 mit den Vorarbeiten zu dieser Strecke. Weitere Pläne für Eisenbahnen in diesem Gebiet entstanden, letztlich konnte sich das Projekt der Linie über Neufelden durchsetzen. 1883 trat das Aktionskomitee mit dem Berliner Bauunternehmen Hermann Bachstein wegen des Baues und der Finanzierung der Strecke in Verhandlungen, die 1885 zu einem vorläufigen Bau- und Betriebsvertrag führten.

1886 war die Trassierung der Bahn gesichert. Bachstein stieg aus finanziellen Gründen aus seinem Vertrag aus, an seine Stelle trat der grazer Ing. Oskar Freiher von Lazarini, der sich hierzu mit der württembergischen Baufirma Weidle & Breulung zusammenschloß. Am 28. 7. 1886 wurde die Konzession zum Bau und zum Betrieb einer normalspurigen Lokaleisenbahn von Linz (Urfahr) nach Aigen-Schlägl auf 90 Jahre erteilt. Der Bau der Strecke begann am 6. 6. 1887. Durch eine Änderung der Trasse gegenüber der ursprünglichen Linienführung konnte auf die Zweiglinie nach Haslach verzichtet und die Bahn direkt über diesen Ort geführt werden.

Am 17. 10. 1888 erfolgte mit zwei Sonderzügen die feierliche Eröffnung der Strecke. Tags darauf, am 18. 10. 1888, wurde der planmäßige Eisenbahnbetrieb aufgenommen.

Mit der Eröffnung dieser Strecke waren noch lange nicht alle Verkehrsprobleme in dieser Region gelöst, da die Mühlkreisbahn keinen direkten Anschluß an das Eisenbahnnetz hatte. Für den Personenver-

## Strecke

Bei der Abzweigung Linz Gleisdreieck, sie liegt auf der Strecke nach Summernau, beginnt die Verbindungsstrecke nach Urfahr. Neben weithäufigen Industrieanlagen wird der Bahnhof Linz Stadthafen, km 2,1 der Verbindungsstrecke, und bald danach die 375 m lange Donaubrücke erreicht. Hinter der Brücke folgt die schienengleiche Kreuzung mit der Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 1, gleich darauf biegt das Gleis in die Reindstraße ein. Hier ist die Bahnhof Linz Urfahr. Die Verbindungsstrecke wie eine Straßenbahn trassiert. Am Ende dieser Straße folgt bereits der Bahnhof Linz Urfahr. Die Verbindungsstrecke war ursprünglich 6,6 km lang, heute ist sie um 750 m kürzer.

Im Bahnhof Linz Urfahr, der in 264 m Seehöhe liegt, beginnt die eigentliche Mühlkreisbahn. Gleich hinter dem Bahnhof führt der Gleiskörper durch dicht verbautes Gebiet von Urfahr, dann durch die Rudolfsstraße zum Donaufer. Nun geht die Strecke, in weiten Abschnitten langt die Strecke, in weiten Abschnitten gemeinsam mit der Straße trassiert, daher war die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 25 km/h festgelegt, neben dem Donauufer stromaufwärts bis zum Bahnhof Ottensheim in km 9,4. Wegen des Straßenumbaus ist die Bahn heute auf einem Damm neben der Donau neu trassiert und kann in weiten Bereichen mit 80 km/h befahren werden. Zwischen Urfahr und Ottensheim mündet die neue Strecke in die alte Linienführung ein.

Die Bahn, die sehr kostensparend angelegt worden war, war im Bereich Urfahr – Gerling lange Strecken gemeinsam mit der Straße trassiert, was vor allem durch den starken Autoverkehr immer wieder zu Schwierigkeiten führte. Ab etwa 1970 begann der Ausbau der neben der Bahn gelegenen Straße. Dabei wurde in weiten Streckenabschnitten die Bahn großzügig neu trassiert, sodaß bald keine der für die untere Mühlkreisbahn typischen Streckenabschnitte mehr bestehen werden.

Die Donaubrücke in Linz, die seit ihrer Erbauung für Straßen- und Bahnverkehr eingerichtet war, mußte wegen starren Konrosionsschäden durch die Verwendung von Streusalz im Zeitraum von 3. 3. 1981 bis 1. 8. 1982 generalsaniert werden. In dieser Zeit war die Brücke für den gesamten Verkehr gesperrt, sodaß alle Güterwagen mittels Straßenroller zur Mühlkreisbahn gebracht werden mußten.

Durch die teilweise Neutrassierung der Strecke und durch den heute eingesetzten modernen Fahrzeugpark ist die Mühlkreisbahn eine modern geführte Nebenstrecke, deren Bestand für viele Jahre gesichert erscheint.

Straße und Bahn gemeinsam trassiert. Beim Bahnbau war der Bahnverwaltung die Errichtung dieser Straße vorgeschrieben worden. Knapp hinter der Haltestelle Lacken in km 18,2 ist die größte Steigung gemeinsam bis kurz vor dem in km 20,0 liegenden Bahnhof Gerling. Die Strecke steigt nun nur mehr sanft bis zur Haltestelle Herzogsdorf in km 22,6 dann folgt noch ein Streckenstück mit bis zu 33 % Steigung und in km 26,4 der Bahnhof Neuhaus-Niederwaldkirchen mit 556 Meter Seehöhe.

Durch das hier sehr waldreiche Gebiet führt die Bahn in leichtem Gefälle bis zur Haltestelle Kleinzell in km 28,8, dann, nach einer kurzen Gegensteigung mit 32 Promille, führt die Strecke endgültig ins Tal der Großen Mühl hinab, das beim Bahnhof Neufelden in km 33,0 endlich erreicht wird. Nach Passieren des 139 m langen Neufelder-Tunnels folgt die Strecke der Großen Mühl aufwärts, wobei die Steigungen nur wenige Promille betragen. Hinter dem 73 m langen Pürnstein-Tunnel beginnen in km 35,6 die Haltestelle Pürnstein und in km 39,2 die Haltestelle Ighmühle. Beim Bahnhof Haslach, der sich in km 43,6 befindet, verläßt die Strecke das Tal der Großen Mühl und steigt neuherlich mit bis 30 % an, um den Bahnhof Rohrbach-Berg in km 48,7 und 622 m Seehöhe zu erreichen. Hier in Rohrbach in Oberösterreich, einem der bedeutendsten Orte dieses Gebietes, befindet sich die Bezirkshauptmannschaft.

Nun fällt die Strecke zuerst rasch, dann wieder langsam ab. Die Haltestelle Oepping in km 51,8 wird erreicht. Weiter abwärts gelangt die Bahn wieder ins Tal der Großen Mühl, das beim Streckenkilometer 56,0 erreicht wird. Nach neuherlichem leichten Anstieg folgen die Haltestelle Schlägl in km 56,8 und kurz danach im km 57,6 der in 564 m Seehöhe gelegene Bahnhof Aigen-Schlägl, der Endpunkt der Strecke. Der Bahnhof, der etwas außerhalb des Ortes liegt, wurde seinerzeit so angelegt, um alle möglichen Streckenfortsetzungen zu ermöglichen.

Am 17. 10. 1888 erfolgte mit zwei Sonderzügen die feierliche Eröffnung der Strecke. Tags darauf, am 18. 10. 1888, wurde der planmäßige Eisenbahnbetrieb aufgenommen.

Mit der Eröffnung dieser Strecke waren noch lange nicht alle Verkehrsprobleme in dieser Region gelöst, da die Mühlkreisbahn einen direkten Anschluß an das Eisenbahnnetz hatte. Für den Personenver-

# MACH 1

Magazin für Technikgeschichte

Nummer 01/2010, ISBN 978-3-85474-221-0

Fokus 4.000 Liter Wasser für ein T-Shirt  
Menschenbilder Ein Leben im Keller.  
Depot/Industrie Industrial Revolution – Revisited.  
Depot/Geschichte Leben, Arbeiten, Wohnen.  
Unternehmervilla – Arbeitersiedlung  
Depot/Denkmal Die Linzer Pöstlingbergbahn.  
Nostalgie vereint mit modernster Technik  
Reflexion Der Blick in die Zukunft durch das  
Archiv der Technik und Kultur  
Zeitsprung Eine eigenartige Reise

KULTUR

SCHLOSS  
MUSEUM  
LINZ



Oberösterreichische  
Landes  
Museen

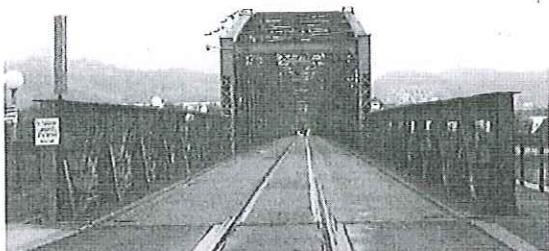
Autoren	Bildnachweis	Zeitsprung
<p><b>HR Dr. Otto Lackinger</b> war langjähriger Leiter des Statistischen Dienstes des Amts der Oberösterreichischen Landesregierung. Er hat zahlreiche historische Schriften zur Statistik und Industriegeschichte Oberösterreichs publiziert.</p> <p><b>Prof. Dr. Gerhard Stadler</b> ist Ethnologe, Industriehistoriker und Industriearchäologe und lehrt an der Technischen Universität Wien. Auf dem Gebiet der Industriearchäologie ist er eine europäische Instanz.</p> <p><b>Mag. Bernhard Seyringer</b> ist Soziologe und Kulturwissenschaftler, Mitglied des Kulturbüros der Oberösterreichischen Landesregierung und Vorstandsmitglied der Österreichischen Gesellschaft für Kulturpolitik. Er publiziert europaweit unter anderem das von ihm mitverantwortete Magazin XING.</p>	<p><b>Fokus</b></p> <p>Wertvolles Naturprodukt: OÖ. Landesmuseen/E. Grünberger, Blödigkeit des Gesichts: R. Gratzer, Arbeiterverpflegung: M. Pellonpää, 4.000 Liter für ein T-Shirt: K. Zeugner, Kurzrasenweide: R. Gratzer, Mühlalde Weltraum: R. Gratzer, Retro und Avantgarde: Fiat Group S.p.A., KISKA/Ch. Magee, KISKA/Ch. Houdek, Ch. Schneider, Pension nach 120 Jahren: R. Gratzer, Information mit Aussicht: W. Brummer, Symbole des Fortschritts: XOLAR GmbH, Obermäyr Holzkonstruktionen GmbH/W. Ebenhofer. Menschenbildler</p>	<p>Eine eigenartige Reise: Alle Fotos K. Mayrhofer bzw. Sammlung K. Mayrhofer; Konkurrenz für den Tesla Roadster: Fa. Haidlmair GmbH, Tesla Motors; Qualität darf nicht leiden: alle Fotos H. Corn/www.corn.at; Brückenbauten: alle Fotos E. Kargel; Klimaschützer: 1, 2, 4, 6, 7 WIEHAG GmbH, 3 BIMEZ Eferding, 5 KSP Engel und Zimmermann GmbH/A. Hauch, 8 Schwaighofer Architekten, Innsbruck/Olympiaworld, 9 RedBoxDesignGroup Architects/B. Beatty; Winterwärme aus dem Land: alle Fotos OÖ. Energiesparverband/esv.or.at; Sauber, sauber,...: Johannes Kepler-Universität Linz, FACC AG;</p>
<p><b>MitarbeiterInnen</b></p> <p>Dr. In Andrea Benedetter-Herramhof ist Biologin und arbeitet wissenschaftlich und publizistisch in freien Projekten.</p> <p>Mag. a Anita Gratzer ist freie Fotografin in Oberösterreich.</p> <p>Mag. Johannes Reitter ist Journalist beim ORF Landesstudio Oberösterreich.</p> <p>Mag. Manuel Schilcher ist Künstler, Szenograf und Mitglied des Szenografie-Netzwerks argeMarie. Er publiziert das von ihm mitverantwortete Magazin XING.</p> <p>Franz Schößmann ist Journalist und Buchautor und war lange Zeit stv. Chefredakteur bei der OÖ. Rundschau. Seit 2009 schreibt er für das OÖ. Volksblatt.</p> <p>Christian Schrenk ist Journalist, Filmemacher und Medienarbeiter sowie Begründer des Mediennetzwerks mediensalon.at.</p> <p>Nina Stögmüller ist Medienfachfrau und arbeitet als Öffentlichkeitsarbeiterin für eine oberösterreichische Bank. In ihrer Freizeit verfasst sie Märchen.</p> <p>Mag. a Ute Streitt ist Leiterin der Sammlungen Technikgeschichte und Wehrkunde an den Oberösterreichischen Landesmuseen.</p> <p>Mag. a Magdalena Wieser, MÄS arbeitet im Ausstellungsreferat Kulturwissenschaften der Oberösterreichischen Landesmuseen.</p>	<p>Ein Leben im Keller: 1, 2, 4, 5 A. Gratzer, 3 Archiv S. Auer, 6 OÖ. Landesmuseen/F. Gängl, 7 OÖ. Landesmuseen/E. Grünberger; Die sechsbeinigen Laufroboter aus Hagenberg: 1, 3, 5 R. Winkler, 2 J. Reitter, 4, 6 OÖ. Landesmuseen/E. Grünberger Depot</p> <p>Mit Volldampf ins 21. Jahrhundert: 1, 2, 3, 9, 10 Historisches Archiv Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH &amp; Co KG, 4 Museum Arbeitswelt Steyr, 5 Salinen Austria AG, 6, 7 Geschichtsclub Stahl, 8 Archiv des Heimat- und Museumsvereins Windischgarsten; Industrial Revolution Revisited: 1, 8, 12, 14 Archiv der Stadt Linz, 2 Salinen Austria AG, 3 Telford &amp; Wrekin Council/wikimedia (CC-SA 3.0), 4, 5, 7 Papierfabrik UPM Steyermühl, 6, 10, 11 Archiv Familie Hätschek, 9 Historisches Archiv Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH &amp; Co KG, 13 A. Kepplinger; Gebaut aus Stein: 1, 2, 4, 5, 6, 9, 10 VZÖ – Verband Österreichischer Ziegelwerke / N. Pröinner, 3 OÖ. Landesmuseen/E. Grünberger, 7 Archiv der Stadt Linz, 8, 11, 12 Baulüttle Leitl-Werke GmbH; Leben, Arbeiten, Wohnen: 1 W. Frentz, 2 Archiv des Heimat- und Museumsvereins Windischgarsten, 3, 4 Archiv Familie Hätschek, 5 Sammlung Ferdinand M. Lanner, 6 Museum Arbeitswelt Steyr, 7, 8 C. Schrenk, 9 Archiv der Stadt Linz, 10 M. Schilcher, Zwangsarbeit im Heimatgau des Führers: 1, 2 Museum Arbeitswelt Steyr, 3, 12, 13 Archiv der Stadt Linz, 4, 11, 14, 15 Gusen Memorial Committee/R. A. Haunschmid, 5, 6 Ennskraftwerke AG, 7, 8, 9, 10 BMI/ Fotearchiv der KZ-Gedenkstätte Mauthausen/S. Matyus; Die Linzer Pöstlingbergbahn: alle Fotos Linz-AG;</p>	<p>Weitblick</p> <p>Alt &amp; mit Neuem verbinden: alle Fotos A. Gratzer + M. Schilcher</p> <p>Reflexion</p> <p>S 86 M. Schilcher</p> <p>Standpunkt</p> <p>OÖ. Landesmuseen/F. Gängl</p> <p>Denkanstöße</p> <p>Keine Pillen, aber wirksam: M. Rossi/abzug.at; Plastikskulpturen-König: Greenpeace/G. Newman, Greenpeace/M. Care, M. Schilcher; Warum Ameisen kein Problem...: Kassoe/wikimedia (CC-SA 3.0), Ford Motor Company &amp; Wieck Media Services Inc.; Brücken abbrechen: OÖ. Landesmuseen/E. Grünberger; Familienkonzerne: Miba GmbH, WKO OÖ</p> <p>Information</p> <p>Illustrationen: R. Gratzer (Die Reise der Gühbirne), G. Haiderer.</p> <p>Fotos: S. 114 D. Tolleran</p> <p>Cover/Anzeigen</p> <p>A. Gratzer + M. Schilcher, S. 116 kesi/studio2meta Dank an die Hände von Gerhard Katzlberger, Peter Putschögl, Franz Rammerstorfer, Heike Rührig, Andre Schmuck, Henrik Stöhr, Ute Streitt.</p>
		<p>Um Lesbarkeit und Lesefluss zu unterstützen wurde in diesem Magazin auf die genderneutrale Schreibweise verzichtet. Grundsätzlich sind bei allen nicht geschlechtsneutralen Ausdrücken beiderlei Geschlechter gemeint.</p>

#### Impressum

Medieninhaber: Land Oberösterreich, OÖ. Landesmuseen, Direktor Mag. Dr. Peter Assmann, Museunstr. 14, A-4020 Linz  
Herausgeber: Ute Streitt, Magdalena Wieser, Manuel Schilcher  
Konzept: Ute Streitt, Magdalena Wieser, Manuel Schilcher, Christian Schrenk  
Redaktion der Ausgabe: Christian Schrenk  
Lektorat: Magdalena Wieser  
Korrekturen: Ute Streitt, Marianne Breuer/DBL

Mitarbeit bei/AutorInnen dieser Ausgabe:  
Andrea Benedetter-Herramhof, Andrea Euler, Stefan Gschwendner, Gerhard Haderer, Claudia Kiesenhofer, Otto Lackinger, Johannes Reitter, Franz Schößmann, Lothar Schultes, Gerhard Stadler, Nina Stögmüller.  
Bildrecherche: Andrea Benedetter-Herramhof  
Illustrationen: Gerhard Haderer, Raphaela Gratzer  
Umsetzung und Produktion: Manuel Schilcher  
Druck: DBL, Bad Leonfelden

Erscheinungsweise: einmal jährlich  
Auflage: 2.000 Stück  
ISBN 978-3-85474-221-0  
Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs. 1 und 2 Urheberrechtsgesetz, vorbehalten.  
Nämlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Herausgeber wider. Das Copyright sowie die Verantwortung für die publizierten Inhalte liegen ausschließlich bei den jeweiligen AutorInnen.



## Brücken abbrechen...

### Linzer Eisenbahnbrücke bald Vergangenheit?

Seit ihrer Fertigstellung im Jahr 1900 verbindet sie Linz mit Urfahr. Sie hat zwei Weltkriege überlebt und ist neben ihrer Funktion als wesentliche Verkehrsader über die Donau auch ein das Stadtbild prägendes Dokument der Industriegeschichte. Jetzt stellt man fest: die Linzer Eisenbahnbrücke ist in die Jahre gekommen.

Urfahr wurde erstmals 1497 von Maximilian I. gestattet, sich mittels Brücke mit Linz zu verbinden. Die älteste heute noch bestehende Brücke, die sogenannte Eisenbahnbrücke, wurde am 14. November 1900 eröffnet. Sie dient heute hauptsächlich als Straßenverkehrsbrücke und wird nur gelegentlich von Zügen befahren.

Überraschend ist diese Tatsache keineswegs. Eher schon jene, dass seitens aller Beteiligten sehr lange tatenlos zugewartet wurde und man sich nun in einer pikanten Situation befindet. Bei einem Politiker-gipfel Ende 2009 hat das denkmalwürdige Bauwerk nämlich ein Ablaufpickerl verpasst bekommen. Bis 2012 sei ihre Benützung – mit Einschränkungen – noch vertretbar. Was dann?

Abgesehen von der verkehrstechnischen Krise – immerhin benützen rund 15.000 Fahrzeuge täglich die Stahlkonstruktion – und der drängenden Zeit für die Suche nach einer dauerhaften Alternative, hängt an der Existenz dieser Eisenbahn- und Straßenbrücke mittelbar auch der Fortbestand der Mühlkreisbahn. Und jetzt stellt sich die Frage, ob eine Generalsanierung (Kosten: gleich hoch wie ein Neubau) überhaupt wirtschaftlich zu vertreten ist.

Eine Ansage wie diese schafft in Zeiten knapper Geldmittel Fakten, die wenig viel-

versprechend für den Fortbestand der mittlerweile maroden Brücke sind. Und damit wird dem Bundesdenkmalamt der schwarze Peter zugeschoben, dem Abbruch der Brücke aus wirtschaftlichen Überlegungen zuzustimmen. Die mittlerweile müßige Frage, ob man bei zeitgerechter Wahrnehmung von Erhaltungsmaßnahmen eine wirtschaftlich vertretbare Weiterexistenz der Brücke ermöglicht hätte, kann wahrscheinlich niemand beantworten. Bestehen bleibt der schale Nachgeschmack, man habe die Brücke absichtlich so baufällig werden lassen, um schließlich achselzuckend die Unrentabilität ihrer Sanierung zur Kenntnis nehmen zu können.

Brücken abzubrechen hat immer schon eine negative Bedeutung gehabt. In diesem Fall würde man in einer wirtschaftlich prosperierenden Industrieregion einmal mehr ein Dokument der ideellen Grundlagen ihrer Entstehung und eine Brücke zum Bewusstsein der eigenen Herkunft abbrechen. **»cs**

# MACH<sup>2</sup>

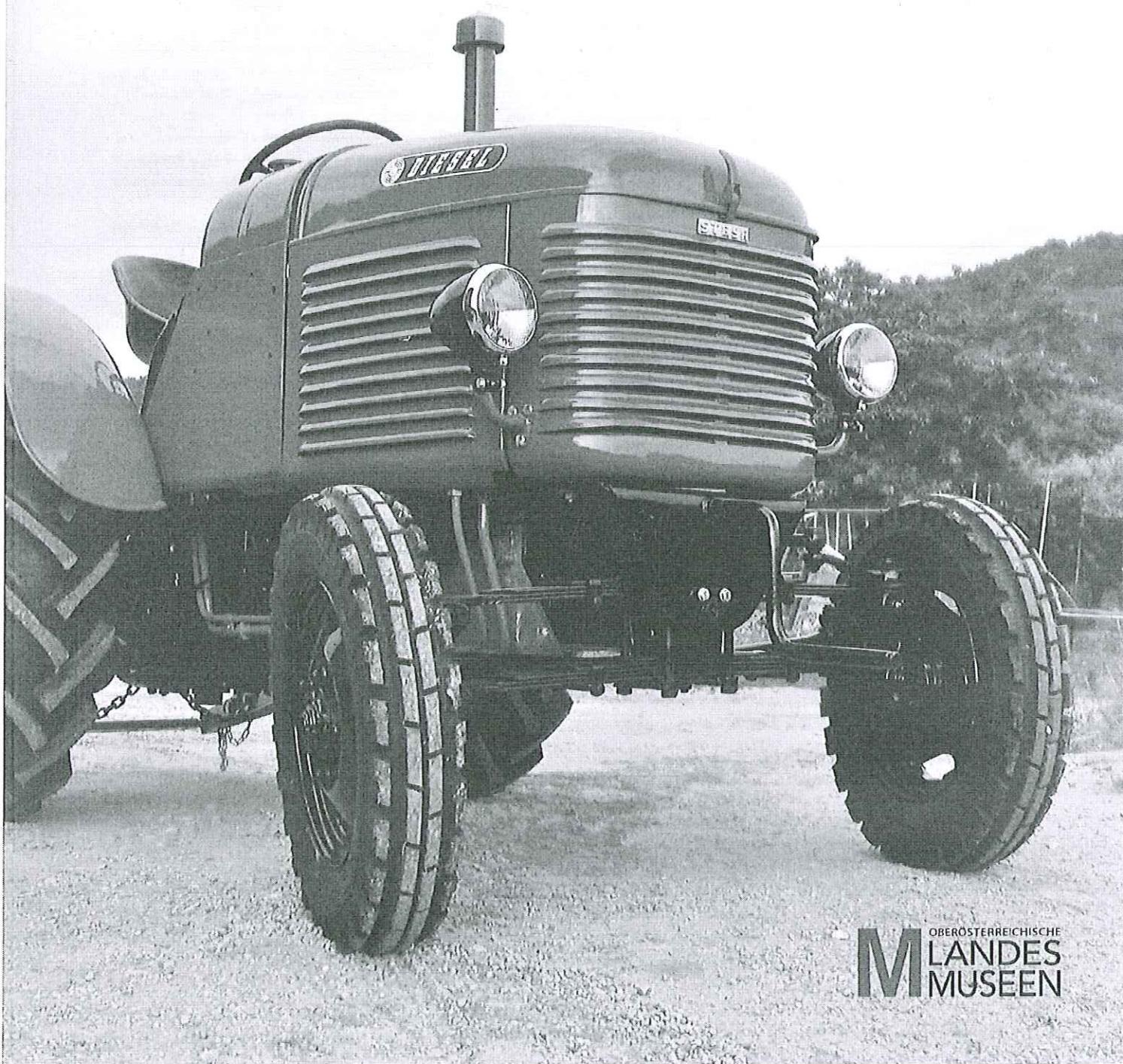
Magazin für Technikgeschichte

Nummer 02/2012, ISSN 2078-547X

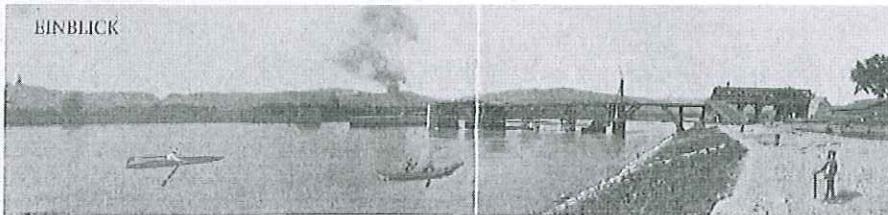
Fokus Gemüse aus der Wohnmaschine  
Depot Nichts ist Meer so, wie es mal war  
Depot Ohne Holz kein Salz  
Menschenbilder Naturlandschaft – Kulturlandschaft  
Porträt Steyr Traktor Typ 180  
Zeitsprung Wenn das Wasser bis zum Hals steht...  
Weltblick Autos an die Steckdosen!  
Einblick Wein, Weib... und Johannes Kepler

**SCHLOSS  
MUSEUM  
LINZ**

DER OÖ. LANDESMUSEEN



**M** OBERÖSTERREICHISCHE  
LANDES  
MUSEEN



Die Linzer Eisenbahnbrücke im Bau 1899  
OÖ. Landesmuseen, Bibliothek/Postkartensammlung.

## Eisenbahnbrücke Linz

Ausstellung in der Innovationsecke (2. Jänner bis 1. Februar 2012)

### Schlossmuseum Linz

Drei Vitrinen widmen sich der Eisenbahnbrücke. In der ersten Vitrine wird ihre Entstehung beschrieben, die durch viele Hochwasser-Ereignisse enorm schwierig war, bis sie endlich am 14. November 1899 eröffnet werden konnte. Sie ist nicht nur eine wunderschöne Bogenbrücke, sondern als kombinierte Eisenbahn- und Straßenverkehrsbrücke von ihrer Bauart her eine Besonderheit – solche Brücken sind entlang der Donau sehr selten –, ein Wahrzeichen der Stahlstadt Linz und ein bedeutendes Element der oberösterreichischen Verkehrs geschichte. Die zweite Vitrine behandelt die Geschichte der

Brücke im 20. Jahrhundert: Renovierungsarbeiten und Diskussionen um die angebliche Baufälligkeit der Brücke gehen Hand in Hand. Stadthistorisch bemerkenswert: Sie war die letzte Stellung des Heimatschutzes im Revolutionsjahr 1934. In der dritten Vitrine wird der relativ lieblose Umgang mit der Brücke thematisiert. Längst schon zum Zankapfel der Politik geworden, versucht man sie totzuschweigen, indem man sie aus den meisten Linz-Büchern und aus fotografischen Stadtansichten fernhält. Allen Widrigkeiten zum Trotz wird die ehrwürdige alte Dame im Jahr 2012 stolze 212 Jahre alt und sorgt immer noch für Aufregung.



## Wein, Weib... und Johannes Kepler

Ausstellung in der Innovationsecke (16. Mai bis 2. November 2012)

### Schlossmuseum Linz

Johannes Kepler lebte zwischen 1611 und 1627 in Linz. Hier vollendete er nicht nur sein bedeutendes Werk, die Rudolfinischen Tafeln, sondern widmete sich auch dem dritten Kepler-Gesetz und mathematischen Studien. Ein Beispiel: Aus Anlass der Hochzeit mit seiner aus Eferding stammenden Braut Susanne Reutinger bestellte Kepler einige Fässer Wein. Damals stellten die Händler mit der Vi sernmethode das Volumen dieser Fässer durch Anbringen einer diagonalen Messlatte mit Ablesung durch das seitliche

Spundloch fest; das Volumen entschied über den Preis des Fasses und seinen Inhalt. Kepler bezweifelte die Genauigkeit dieser Methode und entwickelte die Kepler'sche Fassregel, mit der er die Inhalte von Kugeln, Kugelsegmenten und Kegeln sehr genau errechnen konnte, genauso, wie – ohne Integralrechnung – den Inhalt eines Weinfasses. In vier Vitrinen zeigt die kleine Ausstellung einen kurzen Abriss aus Keplers Leben und Werk, berichtet von Keplers Frauen und der Erinnerung der Linzer an Johannes Kepler.

Portraitbild Johannes Kepler  
OÖ. Landesmuseen,  
Inv. Nr. G 1333

## 200 Jahre Caritas, Hör- und Sehbildung

Ausstellung in der Innovationsecke (2. November 2012 bis 2. Mai 2013)



Deutsches Schreibtелефon 81C555 mit Handapparat und Ledertasche  
HGT-Hörgerätschädigten Technik B&K GmbH  
Münster, ca. 1980  
OÖ. Landesmuseen, Inv. Nr. T 2009/0566,  
Sammung Dr. Johann Marckhiggott

### Schlossmuseum Linz

2012 feiert das Zentrum für Hör- und Sehbildung, das seit 2002 zur Caritas gehört, sein 200-Jahr-Jubiläum. Gerade Menschen mit Seh- und Hörbehinderung wurde in diesen vergangenen 200 Jahren die Integration in die Gesellschaft durch ständige Weiterentwicklung der technischen Hilfsmittel erleichtert. Einmal mehr wird deutlich, dass sich die Technik den Bedürfnissen des Menschen anpassen muss, und zwar in allen Lebenslagen. Auf etwa 25 Quadratmetern sind Stationen dieser Entwicklung zu schen. Die Oberösterreichischen Landesmuseen verfügen über eine ansehnliche Sammlung von Hilfsmitteln für Seh- und Hörbehinderte, die hier erstmals in einer kleinen Ausstellung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

# LandesChronik

# ÖBERÖSTERREICH



Das Schutzumschlagbild zeigt das Aquarell „Der Hauptplatz in Linz“ von Jakob Alt. 1839. Graphische Sammlung Albertina, Wien. Der Vor- und Nachsatz sowie die Vignette auf Seite 5 zeigen den Bindenschild und das Wappen des Landes ob der Enns aus dem Greiner Marktbuch (1490).

Der Verlag dankt allen öffentlichen und privaten Sammlungen und deren Mitarbeitern, ohne deren Rat und Hilfe das vorliegende Buch nicht zu publizieren gewesen wäre.  
Der Verlag dankt auch allen urheberrechtsberechtigten Institutionen oder Personen von Werken, die in dem Buch reproduziert oder zitiert werden.

#### 1. Auflage

Graphische Gestaltung: Hans Schaumberger, Dr. Christian Brandstätter, Franz Hanns  
Technische Betreuung: Franz Hanns und Rudolf Metzger (Verlag), Ernst Schiefersteiner, Richard Starmayr, Klaus Hamedinger und Gerhard Willert

Satz: Wimmer-Druck, Linz  
Reprographie: Graphisches Atelier Laut, Wien  
Druck und Bindung: Oberösterreichischer Landesverlag, Linz

Copyright © 1987 by Christian Brandstätter Verlag & Edition, Wien  
Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Abdrucks oder der Reproduktion einer Abbildung,  
vorbehalten  
ISBN 3-85447-252-8

Christian Brandstätter Verlag & Edition Gesellschaft m. b. H. & Co. KG  
1080 Wien, Wickenburggasse 26 · Telefon (0 22 2) 48 38 14-15

## Automobilverkehrs vorschrift

„Die Fahrgeschwindigkeit muß vermindert werden und nöthigenfalls der Automobilwagen ganz angehalten werden, wenn das Herannahen desselben Pferde oder andere Thiere erschreckt und dadurch Veranlassung zu Unordnungen oder Unglücksfällen gegeben sein kann.“

Aus der „Automobilverkehrs vorschrift“ der k. k. Bezirkshauptmannschaft Gmunden, 1900.

1900

## KALENDER

1900

26. 4. Uraufführung im Linzer Landestheater: „Frühling“ von Rudolf Holzer.

1. 5. Eröffnung der neuen Inn-Drahtseilfähre Obernberg—Eggling.

24. 5. Im Schloß Hartheim wird eine Pflegestätte für körperlich und geistig behinderte Menschen eingerichtet. (1940 wird aus diesem Ort der Menschlichkeit eine Stätte des Grauens, eine Anstalt zur Vernichtung „unwerten Lebens“.) → S. 349

1./2. 6. Automobilfahrt von Salzburg über Linz nach Wien in zwei Teilstrecken. Der Sieger braucht für die Fahrt von Linz nach Wien 4 Stunden und 38 Minuten.

1. 8. Eröffnung des Neubaues der Staatsbahndirektion Linz an der Bahnhofstraße.

27. 9. Erste Veranstaltung des Bildungsvereins „Urania“ in Wels.

September. In Gmunden entsteht das erste Brahmuseum der Welt.

6. 11. Eröffnung des Kreisgerichtsgebäudes Wels.

14. 11. Eröffnung der Eisenbahnbrücke Linz-Urfahr.

16. 11. Peter Rosegger (1843—1918) spricht in Linz.

22. 12. Uraufführung von Hermann Bahrs Stelzhamer-Stück „Franz“ im Linzer Landestheater. Die Feichtauhütte (Sengsengebirge) wird erbaut (1360 m).

1900—1904

Adolf Hitler besucht die Staats-Realschule in Linz. → S. 284

Am 14. November wird die Linzer Eisenbahnbrücke eröffnet, dieses Bild entstand im März 1900.



## Historismus in Linz

Das Administrationsgebäude der k. k. Staatsbahndirektion für Oberösterreich und Salzburg wird am 6. August eingeweiht. Der nach Plänen von Ignaz

Scheck (1841—1903) errichtete Monumentalbau ist eines der bedeutendsten Zeugnisse des späten Historismus in Linz.

## GEBURTSTAGE

1900

Rudolf Heckl, Architekt. Geboren 20. 2. 1900 in Eger. (Gestorben 12. 12. 1967 in Gmunden.) Verfasser einer oberösterreichischen Baufibel.

Edmund Aigner, Bürgermeister von Linz (1962 bis 1968). Geboren 29. 3. 1900 in Gaspoltshofen. (Gestorben 3. 5. 1968 in Linz.)

Herbert Bayer, Maler, Plastiker, Architekt. Geboren 5. 4. 1900 in Haag am Hausruck. (Gestorben 30. 9. 1985 in Santa Barbara, USA.) → S. 484

Fred Schlesinger, Edler von Kirchwehr, Tanzlehrer. Geboren 2. 5. 1900 in Hainburg. (Gestorben 4. 9. 1975 in Linz.) Nestor der österreichischen Tanzlehrer.

Hans Reithaler, Verfasser von Mundartgedichten und Legendenspielen. Geboren 19. 5. 1900 in Offenhausen. (Gestorben 10. 3. 1964 in Wien.) → 1963

Ludwig Daxsperger, Komponist, Organist. Geboren 8. 7. 1900 in Raab. → S. 472

Georg Grüll, Landesforscher. Geboren 21. 7. 1900 in Rechberg. (Gestorben 18. 9. 1975 in Linz.)

Gustav Putz, Journalist. Geboren 27. 7. 1900 in Linz. (Gestorben 2. 2. 1979 in Linz.)





„ES WIRD NICHT  
MEHR  
VERHANDELT . . .“

DER 12. FEBRUAR 1934  
IN OBERÖSTERREICH

Eine Publikation des Ludwig-Boltzmann-Instituts  
für Geschichte der Arbeiterbewegung  
Herausgegeben von Univ.-Prof. Dr. Karl R. Stadler  
Redaktion: Univ.-Prof. Dr. Josef Weidenholzer

Gefördert von der Kammer für Arbeiter und Angestellte  
für Oberösterreich

1984

Medieninhaber und Herausgeber: Ludwig-Boltzmann-Institut für Geschichte der Arbeiterbewegung, Universität Linz, A-4040 Linz

© 1984 by Autoren und Ludwig-Boltzmann-Institut für Geschichte der Arbeiterbewegung

Hersteller: Druck- und Verlagsanstalt Gutenberg, 4020 Linz, Anastasius-Grün-Straße 6

Verlags- und Herstellungsort Linz

wenige – und die Männer gingen zum Gasthaus Jägermayr hinauf. Die Kommandanten Schlagin und Holzinger waren nicht erschienen; so übernahm Rupert Raffetseder das Kommando über ihre Einheiten. Die Schutzbündler verteilten sich, aber niemand dachte daran, den Sender zu besetzen, der nur wenige hundert Meter vom Jägermayrhof, damals ein beliebtes Ausflugsgasthaus, entfernt ist. Eine solche Aktion hätte die Position der Kämpfer entscheidend verbessert. Eine Gruppe bezog Posten beim Milchmariandl, um Römerstraße und Greilstraße unter Beobachtung zu halten. Am Vormittag bewegte sich ein Zug Bundesheer über Mariahilf auf den Jägermayr zu, ca. 15 Mann stark. Die Schutzbündler eröffneten das Feuer, daraufhin zog sich das Bundesheer etwas zurück und forderte Verstärkung aus der Schloßkaserne an. Die geplante Einkreisung des Jägermayr durch das Militär gelang nicht, jedoch mußte sich der Schutzbund nach und nach in das Gebäude zurückziehen.

Trotzdem konnten die Soldaten den Jägermayr nicht einnehmen; die Kämpfer des Schutzbundes wehrten sich verbissen. Die Kommandanten des Militärs sahen sich gezwungen, einen Minenwerfer zur weiteren Verstärkung herbeizurufen, der den Jägermayr umgehen und vom Zaubertal her das Feuer eröffnen sollte. Diesmal war die Übermacht zu groß. Auch der verzweifelte Widerstand der ca. 100 Verteidiger, unter denen sich viele Mitglieder der Sozialistischen Arbeiterjugend (SAJ) befanden, konnte die Stellung nicht retten. Besondere Probleme bereitete der Exekutive der SAJler Franz Mayr. Er war ein hervorragender Führer der Roten Falken, gerade 20 Jahre alt. Seine Stellung war hinter einem Baum bei der Barbarakapelle. Von dort hielt er mit seinem Gewehr die Angreifer der Exekutive lange Zeit in Schach. Erst einer Übermacht gelang es, ihn außer Gefecht zu setzen. Er wurde schwer verwundet; seine Kameraden brachten ihn zum Wasserwerk beim Jägermayr. Unmittelbar nach dem Transport ins Krankenhaus erlag er seinen schweren Verletzungen. Am Abend des 12. Februar mußte der Jägermayr kapitulieren; 26 Schutzbündler und Jugendliche wurden verhaftet, die anderen hatten durch den Wald und über die Wasserstiege flüchten können.

## DIE KÄMPFE BEI DER EISENBAHNBRÜCKE

Wie in den anderen Teilen der Stadt sammelte sich auch in Urfahr am Morgen des 12. Februar der Schutzbund. Die wichtigsten Sammelplätze waren das Petrinum, der Spatzenbauer und das Gebiet Steg-Eisenbahnbrücke.

Die Straßenbahner der ESG legten am 12. Februar die Arbeit nieder. Sie bezogen planmäßig den Spatzenberg und brachten ein MG unterhalb des Spatzenbauernhofes in Stellung. Sie wurden von der Schloßkaserne aus beschossen, erwiderten aber das Feuer nicht. Gegen Abend gaben sie ihre Stellung auf und zogen sich zurück.

Die anschließende Abschnittsgruppe des Schutzbundes lag am Diesleithenweg, beim Petrinum. Es handelte sich hier um die stärkste Gruppierung in Urfahr; sie setzte sich zu einem Großteil aus Arbeitersportlern zusammen, ungefähr 150 Mann. Die Waffen waren in der Villa des Arztes Dr. Pollak versteckt, der dem Schutzbund nahestand; und sie reichten bei weitem nicht für alle. Es wurden Absperrungen errichtet, um eventuell heranrückende Heimwehreinheiten aus dem Mühlviertel am Zugang zur Stadt zu hindern.



*Heimwehr und Bundesheer bei der Kontrolle von Passanten auf der Donaubrücke.*

Bis auf kleinere Handgemenge mit einer Wehrmachtsabteilung blieb hier alles ruhig. Zwei Dutzend Frauen und Männer, die sich beim Petrinum um ihre Klostersuppe anstellten, sahen teilnahmslos zu. Sie sorgten sich um ihre Almosen und fürchteten, durch den ganzen Wirbel keine zu bekommen.

Bis in die Nacht hinein blieben die Schutzbündler auf ihrem Posten. Dann rief der Kommandant Franz Belik die Männer zusammen und forderte sie auf, heimzugehen; die Waffen wurden wieder vergraben.

Auch in Steg sammelten sich die Schutzbündler. Ihre Aufgabe war die Sicherung der Neuen Brücke (Eisenbahnbrücke) gegen aus Linz anrückendes Militär. Sie besaßen nur 20 Gewehre, viel zu wenig, um im Ernstfall das Bundesheer aufhalten zu können. Das Militär beschoß die Stellung vom anderen Donauufer aus, unternahm aber keinen Versuch, die Brücke zu betreten. Inzwischen hatten die Schutzbündler ein MG organisiert, mit dem sie das Feuer des Bundesheeres erwiderten. So ging es den ganzen Tag hin und her. Dabei trug sich ein tragischer Vorfall zu: Der Bundesheersoldat Franz Buchinger, der sich mit seiner Einheit auf der Linzer Seite der neuen Brücke befand, wollte die Brücke überqueren. Er robbte hinüber, obwohl ihn ein Offizier daran zu hindern versuchte. Buchinger war Aktivist der Sozialistischen Arbeiterjugend und kurze Zeit vor dem 12. Februar zum Bundesheer eingezogen worden. Er wollte über die Brücke zu seinen Kameraden. Diese sahen einen Soldaten auf sich zukommen und eröffneten das Feuer – tödlich getroffen blieb Franz Buchinger liegen.

Am Vormittag wurde der Heimwehrführer Graf Revertera beim Wirtshaus „Kaiserkrone“ in der Freistädter Straße von Schutzbündlern festgenommen. Er wurde mit seiner Begleitung in das Pumpenhaus des städtischen Wasserwerkes im Urnenhain gebracht und dort eingeschlossen. In der Früh, als der Beginn der Kämpfe im Hotel Schiff gemeldet wurde, hatte der Pumpenwärter Roman Füchsel die Wasserpumpe außer Betrieb gesetzt und zerlegt – es war dies die einzige derartige Aktion in Linz. Allerdings wurde die Pumpe noch am 12. Februar wieder zusammengebaut. Auch Revertera wurde, nachdem der Befehl zur Aufgabe bekanntgeworden war, freigelassen.

Am Abend wollten die Steger Schutzbündler die Offensive ergreifen. Sie planten eine Vereinigung der drei Urfahrer Gruppen, um den Übergang nach Linz zu erzwingen und die Linzer zu unterstützen. Jedoch kam dieses Vorhaben nicht mehr zur Ausführung: der Befehl, aufzugeben und heimzugehen, vereitelte diese Anstrengungen. Ungefähr 25 Schutzbündler blieben trotz dieses Befehls bei der Brücke; an einen Übergang war nicht zu denken. Schließlich löste sich auch dieser letzte Trupp auf. Jeder mußte nun versuchen, sich der drohenden Verhaftung zu entziehen.

## BILANZ DER KÄMPFE IN LINZ

Der verzweifelte Kampf der Linzer Schutzbündler konnte die Niederlage nicht verhindern. Sie scheiterten an Desorganisation, an ihrer mangelhaften Bewaffnung, an der Führerlosigkeit. Isoliert und auf sich allein gestellt, mußte jeder für sich seine Entscheidung treffen: flüchten oder standhalten. Einige Schutzbundgruppen griffen gar nicht in die Auseinandersetzungen ein, z. B. in Kleinmünchen und Ebelsberg. Der Generalstreik war zusammengebrochen: die Züge fuhren, Strom- und Wasserversorgung funktionierten. Und: man hatte den Gegner offensichtlich unterschätzt. Die Schutzbündler hatten mit der Heimwehr gerechnet;

*Josef Ahrer.*



*Anton Bulgari.*



Männer Hemmungen hatten, auf Soldaten zu schießen – sie wurden anders eingeschätzt als die Heimwehr, gewissermaßen neutral. Der politische Feind war die Heimwehr.

Die Gefangenen wurden zunächst ins Polizeigefängnis im Rathaus am Hauptplatz gebracht. Heimwehrmänner „unterstützten“ die Exekutive; während sie in die Kämpfe nur vereinzelt eingegriffen hatten – z. B. kam es im Zuge der Einsatzaktion für das Hotel Schiff zu einer Schießerei mit der Heimwehr – tat sie sich nun hervor. Mißhandlungen der Gefangenen auf dem Weg ins Gefängnis waren die Regel, nicht die Ausnahme. Die Verhafteten waren froh, wenn bei der Gefangennahme bzw. beim Transport Soldaten oder Polizisten dabei waren – sie bremsten den „Eifer“ der Heimwehr.

In Linz hatten die Kämpfe 13 Opfer gefordert; davon eine Hinrichtung (Anton Bulgari) und zwei Selbstmorde. Hunderte Schutzbündler wurden verhaftet; viele flohen in die ČSR. Noch Monate nach dem Februar liefen die Prozesse. Trotz dieser verzweifelten Lage wurde sofort damit begonnen, die zerrissenen Fäden wieder zu knüpfen: von der Hilfe für die Gefangenen bis hin zur Organisierung des Widerstandes.

## ERBITTERTER WIDERSTAND IN STEYR

Auch in Steyr war die Atmosphäre zum Zerreissen gespannt. Die Ereignisse der letzten Tage und Wochen steuerten unausweichlich auf einen Zusammenbruch hin. Die Arbeiterschaft stand mit dem Rücken zur Wand: wirtschaftlicher und politischer Druck nahmen ständig zu. Teile der Steyr-Werke waren im Anschluß an den Bankenkrach von 1931 stillgelegt worden. Anfang 1934 zählte der Betrieb nur mehr 1000 Beschäftigte! Demgegenüber standen 3000 Arbeitslose allein in Steyr. Die Arbeitslosenunterstützung war „zum Leben zu wenig, zum Sterben zuviel“ – sie betrug z. B. für einen Familienvater mit einem Kind S 19.60 in der Woche. Ein Facharbeiter verdiente ungefähr S 50.–.

Ähnlich verzweifelt war die politische Lage. Durch Versammlungs- und Aufmarschverbot waren die Organisationen der Arbeiterschaft praktisch in die Illegalität gedrängt. Mitgliederverluste schwächten die Bewegung. Viele Sozialdemokraten resignierten.

Die Gegenseite sah ihre Chance, die geschwächte Bewegung weiter und weiter zurückzudrängen. In den Steyr-Werken liefen seit Monaten Kollektivvertragsverhandlungen des Betriebsrates, der von den Freien Gewerkschaften gestellt wurde, mit der Direktion. Ende Jänner schien der Geschäftsleitung der Augenblick zum entscheidenden Schlag gekommen: sie nahm ohne Verständigung des Betriebsrates Verhandlungen mit der Wiener (!) Vertretung der Christlichen Gewerkschaften auf, um den gewählten Betriebsrat auszubooten. Durch das „Anti-Terror-Gesetz“ von 1930 war ein solches Vorgehen legal möglich geworden. August Moser, Obmann des Arbeiterbetriebsrates, erzwang einen Abbruch dieser Verhandlungen. Diese Aktion der Geschäftsleitung war ein deutliches Zeichen, wie sie die Stärkeverhältnisse einschätzte: noch ein Jahr vorher wäre an ein solches Vorgehen nicht zu denken gewesen, war doch der Betrieb nahezu hundertprozentig freigewerkschaftlich organisiert.

**Bauwerk in Linz: Linzer Auge,  
Nibelungenbrücke, Sender  
Freinberg, Donauduker,  
Eisenbahnbrücke,  
Justizanstalt Linz, Linzer  
Stadion**

**Bucher Gruppe**

## EISENBAHNBRÜCKE (LINZ)

---

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.

### Bauwerk

Online image: Die Linzer Eisenbahnbrücke, Blick Richtung Osten (flussabwärts)

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

Die Brücke war von Anfang an für eine gemeinsame Nutzung von Eisenbahn und Individualverkehr geplant<sup>[4]</sup> und war als Ergänzung zu einer bereits vorhandenen Eisenbrücke über die Donau vorgesehen.<sup>[5]</sup> Eine weitere Besonderheit ist die Bauwei-

se als genietete Eisenkonstruktion, wie sie in Österreich kaum noch erhalten sind.<sup>[6]</sup> 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.<sup>[7]</sup>

## Zukunft

Als Folge der Salzstreuung ist die Stahlkonstruktion der Brücke massiv geschädigt, sodass die Brücke durch Windböen gefährdet und nur mehr bis zum Jahr 2012 benutzbar ist. Die Bauweise als genietete Eisenkonstruktion erfordert hohe Kosten für eine Sanierung, sodass ein Abriss und Neubau der Brücke wirtschaftlich gesehen die sinnvollste Variante wäre.<sup>[8]</sup> Die Brücke steht allerdings unter Denkmalschutz und gilt als bedeutendes Denkmal der Verkehrsgeschichte von Linz.<sup>[9]</sup>

## Einelnachweise

- 1. Zwischen Ufern in der Schwebe im Lexikon der Wiener Zeitung abgerufen am 31. Mai 2010
- 2. Eisenbahnbrücke im Land Oberösterreich 1900 abgerufen am 31. Mai 2010]
- 3. Linzer Eisenbahnbrücke auf Initiative Denkmalschutz abgerufen am 31. Mai 2010
- 4. [http://www.linz.at/presse/2009/200912\\_49157.asp/](http://www.linz.at/presse/2009/200912_49157.asp/)
- 5. Die Eisenbahnbrücke: Ein Linzer Wahrzeichen aus einem Zeitungsausschnitt abgerufen am 31. Mai 2010
- 6. <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/art4,393382>
- 7. Überraschender Denkmalschutz für Eisenbahnbrücke in Linz bereitet den Verkehrsplanern Sorgen vom 5. August 2002 abgerufen am 31. Mai 2010
- 8. <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/art4,366403>
- 9. <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/art4,393416>

## Weblinks

- Fotos auf Structurae

48.31714.29583333333

Koordinaten: 48° 19' 1" N, 14° 17' 45" O

Eine hyperverbundene Version dieses Kapitel befindet sich an: <http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnbr%C3%BCcke%5F%28Linz%29>

PRESSESPIEGEL  
2009, 2010

Oberösterreich > Linz

[nächster Artikel](#)

Eisenbahnbrücke: „Eine Querung an dieser Stelle ist unverzichtbar“

Linz

(1)

(2)

(1)

**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.

„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 rüberkommen.“

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.“

#### Mehr zum Thema

Dauerthema

Stichwort

Click!  
Click!  
Click!  
Click!

[« zurück zu Linz](#)

#### 3 Kommentare

**Wozu die Aufregung?** · von mayrrei · 02.12.2009 07:16 Uhr

Wenn der Westring kommt, sind doch alle derartigen Probleme gelöst, oder? 14.000 bis 15.000 Fahrzeuge zusätzlich schluckt doch der Westring ob seiner tollen Konzeption locker! Nachdem unsere Politiker ja eh so gerne graben, untertunneln und einhausen, warum nicht einen Tunnel für die Bahn unter der Donau bauen? Die Allgemeinheit zahlt's ja eh!!

[Antwort schreiben](#)

**Warum nicht ...** · von gaietano · 02.12.2009 05:46 Uhr

.. die Brücke zu einer reinen Fußgänger- und Radfahrerbrücke erklären? Die Autos bekommen ja eh die neue 4. Brücke. Eine Verkehrsberuhigung von Urfahr wäre es allemal ein Gewinn für den Donaupark. Und wie die ÖBB ihre Lok's etc. zur Mühlkreisbahn bekommt ist ja wohl ihr Problem (vermutlich per LKW, wie so vieles in letzter Zeit ...)

[Antwort schreiben](#)

[Bild vergrößern](#)



15.000 Fahrzeuge queren derzeit täglich die Donau über die Eisenbahnbrücke. Bild: foto-kerschi.at

Click!

#### Artikel

02. Dezember 2009  
00:04 Uhr  
Von Roswitha Fitzinger

[Drucken](#)  
[Weiterempfehlen](#)

#### Artikelbilder

#### 3 Kommentare

Click!

Click!

Click!

Click!

Click!

Click!

2

ja · von gerne linzer · 02.12.2009 10:47 Uhr

das ist gar nicht zynisch zu verstehen: ein autoverbot auf der eisenbahnbrücke würde nicht nur das material entlasten, sondern auch die lebensqualität in urfahr deutlich anheben. zudem ein deutliches signal an jene mitbürger, die sich klima- und ökobewußt für ein leben ohne auto entschieden haben. als radfahrer- und fußgeherübergang fände die eisenbahnbrücke ein würdiges altenleben.

 Antwort schreiben

Neuen Kommentar schreiben

Betreff / Kommentartitel

Kommentartext:

Sie dürfen noch 1000 Zeichen als Text schreiben

Für registrierte Nutzer

Für nicht registrierte Nutzer

Registrieren Sie sich kostenlos, um Ihren Kommentar abzuschicken.

Um sich registrieren zu können müssen Sie uns mindestens einen Benutzernamen, ein Passwort und Ihre E-Mail - Adresse mitteilen.

Gewünschter Benutzername

Gewünschtes Passwort

Wiederholung Passwort

E-Mail

OÖNcard

Bitte beantworten Sie noch die folgende Sicherheitsfrage:

Wieviel ist 3 + 2? :

**Registrieren und abschicken**

Werbung

Click!

Werbung

Click!

Werbung

Click!

#### Weitere Artikel aus Linz

**Am Linzer Petrinum bereichert eine Sternwarte den Unterricht**  
LINZ. Sonne, Mond und Sterne etwas genauer beobachten: Das ist für die Schüler und Lehrer des Bischöflichen Gymnasiums Petrinum nun wieder möglich. Die 110 Jahre alte Sternwarte ist revitalisiert. mehr »



**Zehn neue Mitarbeiter für mobile Dienste**

LINZ. 5000 Linzer werden derzeit von den mobilen Diensten in den eigenen vier Wänden betreut – und zwar von insgesamt 164 Mitarbeitern. Ab Jänner 2010 kommen zehn weitere Mitarbeiter dazu. mehr »

**Fahrgäste mit Ticket werden belohnt**

LINZ. Belohnungen gibt es im Advent für die Kunden der Linz Linien im Advent: Die Kontrollore werden an den Freitagen und Samstagen entlang der Landstraße von vier Weihnachtsengeln begleitet. mehr »

Meistgelesene Artikel [mehr »](#)

Zuletzt kommentiert [mehr »](#)

(3)

# ÖNachrichten nachrichten.at

17. Mai 2010 - 00:04 Uhr · Von Erhard Gstöttner · Oberösterreich

Oberösterreich

## „Das Vorgehen bei der Eisenbahnbrücke ist für Linz unwürdig“

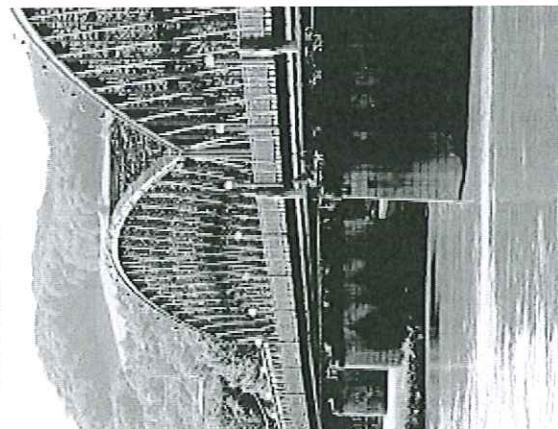
**LINZ** Kann die Linzer Eisenbahnbrücke doch erhalten werden? Geht es nach der Mehrheit im Linzer Gemeinderat, muss sie weg. Ein Wissenschaftler kritisiert nun: „Das ist für Linz eigentlich unwürdig.“

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

Bild vergrößern



Die 110 Jahre alte Eisenbahnbrücke in Linz: Abreißen oder doch sanieren? Bild: Weihbold

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.

---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/-Das-Vorgehen-bei-der-Eisenbahnbruecke-ist-fuer-Linz-unwuerdig;art4,393416>

---

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

# OÖNachrichten nachrichten.at

---

16. September 2010 - 00:04 Uhr · · Kultur

---

Kultur

## Info-Abend: Die Linzer Eisenbahnbrücke

Im Linzer Schlossmuseum findet heute (18.30 Uhr) ein Informationsabend zur Linzer Eisenbahnbrücke statt. Das in den Jahren 1898 bis 1901 errichtete Brückenbauwerk ist nicht nur ein Denkmal des Verkehrswesens, sondern längst auch ein Linzer Wahrzeichen. Wegen problematischer Instandhaltung ist die Eisenbahnbrücke nun vom Abbruch bedroht. Im Schlossmuseum werden Helmut Lackner (Technisches Museum Wien), Hermann Knoflacher, Gerhard Stadler (beide TU Wien) und Ute Streitl (oö. Landesmuseen) die Bedeutung der Eisenbahnbrücke erörtern.



---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/nachrichten/kultur/art16,463193>

---

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

# Experten fordern Erhalt der Eisenbahnbrücke in Linz: „Wie wenn Paris den Eiffelturm abreißt“

LINZ. Eine Runde von Historikern und Verkehrsexperten

machte sich bei einer Podiumsdiskussion im Linzer Schlossmuseum für den Erhalt der Eisenbahnbrücke stark. Die Konzeptfähigkeit der Politik habe zur Vernachlässigung der Brücke geführt.

VON HERBERT SCHORN

„Ich habe meinen Ohren kaum getraut, als ich gehört habe, dass die Stahlstadt Linz ihre Stahlbrücke im Frage

Stadt und Land. Das Denkmalamt hat die Sanierungsfähigkeit bescheinigt.

Für Knoflacher ist klar, wer die Sanierung bezahlen muss: „Wer im meinen Haus eine Scheibe einschlägt, muss zahlen.“ Bei der Brücke sei das genauso: Der Autoverkehr mache die Brücke tot, daher seien Stadt und Land gefordert. Streusalz gilt als Hauptverursacher der hohen Rostschäden. Er sieht die Situation als Chance: „Die Brücke wäre eine ideale Achse für den öffentlichen Verkehr.“ Und wohn mit den Autos, fragt eine Frau aus dem Publikum. Wenn der öffentliche Verkehr gefördert werde, so Knoflacher, reduziere sich die Zahl der Autos von selbst.

„Es muss eine überzeugende Nutzung für die Brücke geben.“  
HELMUT LACKNER  
Vize-Direktor des Technischen Museums in Wien

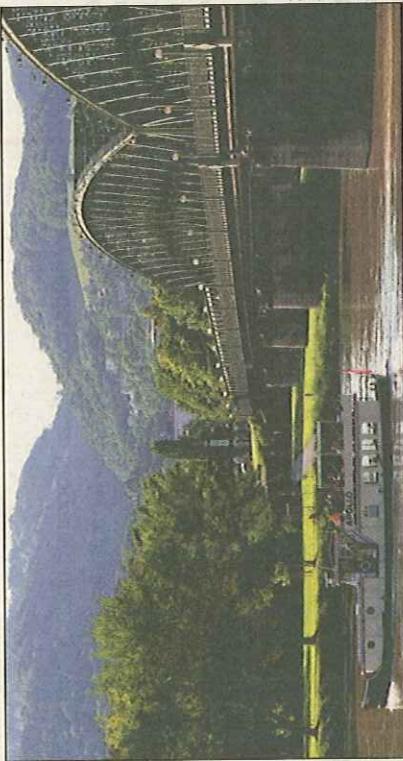
„Es gibt seit Jahren kein konsensorfähiges Verkehrskonzept für Linz. Das hat zu einer Vernachlässigung der Sanierung geführt.“  
GERHARD STADLER  
Österreichs führender Industriearchäologe, Professor an der Technischen Universität Wien

„Die Eisenbahnbrücke ist ein Denkmal der Brückengeschichte und ein Wahrzeichen der Stahlstadt. Aber vor allem: Ich mag die Brücke.“  
UTE STREIT

Leiterin der Technikgeschichtlichen Sammlung der Landesmuseen

„Sanierung ist möglich“

Für Helmut Lackner, den stellvertretenden Direktor des Technischen Museums in Wien, ist klar, dass eine Sanierung möglich ist: „Aber es muss eine überzeugende Nutzung geben.“ Die ÖBB hätten wenig Interesse, die Stadt wenig konkrete Ideen. Ute Streit, Chefin der Techniksammlung der Landesmuseen, sieht das Bauwerk als Denkmal der Brückengeschichte und als Wahrzeichen der Stahlstadt. Aber, viel wichtiger: „Ich mag die Linzer Eisenbahnbrücke ganz einfach.“



Abreißen oder nicht? Die Zukunft der Eisenbahnbrücke ist unklar.

Ö. Narrenhalle | Land Linz | S. 35

SA, 18. Sept. 2010

ZITIERT



„Es gibt seit vielen Jahren kein konsensorfähiges Verkehrskonzept für Linz. Das hat zu einer Vernachlässigung der Sanierung der Brücke geführt.“  
GERHARD STADLER  
Österreichs führender Industriearchäologe, Professor an der Technischen Universität Wien

„Die Eisenbahnbrücke ist ein Denkmal der Brückengeschichte und ein Wahrzeichen der Stahlstadt. Aber vor allem: Ich mag die Brücke.“  
UTE STREIT

Leiterin der Technikgeschichtlichen Sammlung der Landesmuseen

„Diese Situation bietet eine enorme Chance: Man müsste die Brücke für Autos sperren, sie wäre eine ideale Achse für den öffentlichen Verkehr.“  
HERMANN KNOFLACHER  
Verkehrsexperte von der Technischen Universität Wien

Foto: G. Lüthje/G. Lüthje  
Foto: G. Lüthje/G. Lüthje  
Foto: G. Lüthje/G. Lüthje

Krautzeitung, Linz Extra  
SA, 25. Sept. 2016, S. 19

## Debatte zur Linzer Eisenbahnbrücke wird zunehmend zur Hängepartie

„Die Stadt plant in alle Richtungen“, verrät Verkehrsreferent Klaus Luger, der noch immer darauf wartet, bis sich Denkmalamt und ÖBB in puncto Eisenbahnbrücke deklarieren. Deshalb prüft man verschiedenste Szenarien wie den Neubau einer sieben Meter breiten Brücke (ohne Gleise) oder einer 14 Meter breiten Brücke mit Schienen für die zweite Schienenachse.



# OÖNachrichten nachrichten.at

---

27. September 2010 - 14:43 Uhr · nachrichten.at/apa · Oberösterreich

---

Oberösterreich

## Linz plant neue Donaubrücke

**LINZ.** Nach den langen Diskussionen mit ÖBB und Bundesdenkmalamt um die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke hat die Stadt Linz offenbar die Geduld verloren. Die Pläne der Linz AG für eine neue Straßenbahnachse beinhalten nun eine neue Brücke neben der bestehenden.



Das Gesamtprojekt, das zwischen 335 und 450 Millionen Euro kosten soll, könnte frühestens bis 2016/17 fertig sein. Am Montag wurde die Basisstudie präsentiert, als nächster Planungsschritt wurde die Ausarbeitung eines Vorprojekt in Auftrag gegeben.

Die Linzer Eisenbahnbrücke, über die derzeit die Mühlkreisbahn sowie täglich rund 16.000 Autos fahren, ist am Ende ihrer Lebensdauer angelangt. Das Denkmalamt will die Stahlkonstruktion aus 1899 erhalten, die Eigentümerin ÖBB überlegt offenbar eine teilweise Stilllegung der Mühlkreisbahn. Die Zukunft der Brücke ist daher höchst unklar.

„Seit einem Jahr wird herumdiskutiert, ohne wirklich Entscheidungen zu treffen“, ärgert sich Bürgermeister und Linz-AG-Aufsichtsratschef Franz Dobusch. „Die Entscheidungen, die wir brauchen, liegen aber nicht im Kompetenzbereich der Stadt Linz“, ergänzte Vizebürgermeister Klaus Luger (beide S). Die Stadt begrüßt daher die Pläne der Linz AG, eine neue Brücke zu errichten: „Die Lösung hat den Vorteil, dass wir jetzt selbst mit Planungen beginnen können“, so Luger.

### 73 Prozent in Tunnel- oder Tieflage

Die Linz AG hat nun eine Basisstudie für eine neue Straßenbahnachse auf den Tisch gelegt. Sie sieht eine Verbindung vom Mühlkreisbahnhof durch den Stadtteil Urfahr und über eine neue Donaubrücke - mit jeweils zwei Spuren für Straßenbahn und Autoverkehr - in die Innenstadt vor. Im weiteren Verlauf führt sie vorbei an wichtigen Spitätern und Infrastruktureinrichtungen, am Stadtentwicklungsgebiet Frachtenbahnhof entlang zum Hauptbahnhof. 73 Prozent der etwa 6,5 Kilometer langen Strecke sollen in Tunnel- oder Tieflage errichtet werden.

Die Planungsarbeiten dürften noch zwei Jahre in Anspruch nehmen, die Bauzeit vier Jahre. Zudem stellt sich die Frage der Finanzierung, die Gesamtkosten werden „grob geschätzt“ mit 335 bis 450 Millionen Euro angegeben. 35 bis 75 Millionen Euro davon entfallen auf die neue Brücke, die parallel zur Eisenbahnbrücke errichtet werden soll. Sie müsse in schlichter Bauweise ausfallen und „sich hinter das Denkmal ducken“, ist für Dobusch klar.

---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/art4,472278>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

# OÖNachrichten nachrichten.at

28. September 2010 - 00:04 Uhr · Linz

Linz

## **Stadt Linz will neue Straßenbahn samt neuer Donaubrücke bauen**

**LINZ.** Weil die Landstraße häufig überlastet und wegen Veranstaltungen oft gesperrt ist, soll Linz eine zweite Straßenbahnachse im Osten der Stadt bekommen. Jetzt liegt die Vorstudie vor. Kosten würde der Bau der Linie 4 zwischen 335 und 450 Millionen Euro.

Im Optimalfall geht die neue Linie 2016/17 nach drei- bis vierjähriger Bauzeit in Betrieb. Die Linie fährt vom Mühlkreisbahnhof in Urfahr über die Donau bei der Eisenbahnbrücke, unter der Gruberstraße ins Spitalsviertel, zum Design-Center, ins Franckviertel, zu den neuen Wohngebieten Frachtenbahnhof und Lenaupark bis zum Bulgarplatz. Dort wird die Linie 4 mit den Linien 1 und 2 verknüpft, so dass auch der Hauptbahnhof erreichbar ist.

### **Großteil unterirdisch**

Insgesamt wird die geplante Linie 6,5 Kilometer lang. Davon werden 4,75 Kilometer (73 Prozent) unterirdisch geführt, da an der Oberfläche zu wenig Platz wäre. Unterirdisch soll gleich der erste Abschnitt in Urfahr werden. Bereits ab der Nibelungenbrücke werden die bestehenden Linien 1, 2 und 3 unterirdisch geführt. Im Bereich Hauptstraße sollen die Linien 1, 2 und 4 dann auf der neuen unterirdischen Strecke unter der Reindlstraße fahren und auf Höhe der Firma Keba an die Oberfläche kommen. Die Straßenbahntrasse in der Ferihumerstraße würde dann aufgelassen.

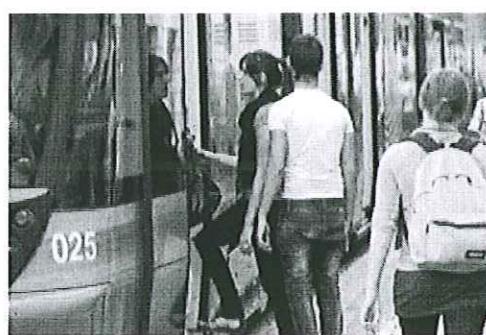
Durch die Verlegung der Straßenbahn unter die Erde würde auch die schon lange angestrebte Verkehrslösung für den Hinsenkampfplatz mit einer direkten Verknüpfung der Rudolf- mit der Ferihumerstraße gelingen.

Für die Überquerung der Donau ist der Bau einer 16 Meter breiten Brücke für Straßenbahn und Autos neben der Eisenbahnbrücke geplant. Die neue Brücke soll, so Linz-Bürgermeister Franz Dobusch (SP), unauffällig gestaltet werden, um die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke in der Erscheinung nicht zu beeinträchtigen.

Auf der Linzer Seite soll die Straßenbahn auf der Höhe des Parkbad-Sportbeckens wieder unter der Erde verschwinden und erst wieder in der Lastenstraße bei der geplanten Frachtenbahnhof-Verbauung an die Oberfläche kommen.

### **Wer zahlt mit?**

Bürgermeister Dobusch geht davon aus, dass die Stadt einen wesentlichen Teil der Baukosten zahlen muss: „Allein können wir uns das aber nicht leisten. Das Land, das für den öffentlichen Verkehr Sondermittel vom Bund hat, kann hier nicht aus seiner Verantwortung entlassen werden.“ (gsto)



---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/art66,472446>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

# OÖNachrichten

# nachrichten.at

---

29. September 2010 - 00:04 Uhr · Von Erhard Gstöttner · Linz

---

Linz

## Neue Bim soll alte Brücke, Gärten und Blau-Weiß-Platz verschonen

LINZ. 2016/17 soll eine neue Straßenbahn im Osten von Linz fahren. Die Donau wird diese Tram-Linie auf einer neuen Brücke direkt neben der Eisenbahnbrücke überqueren.

335 bis 450 Millionen Euro wird, wie berichtet, die neue, 6,5 Kilometer lange Linie kosten. Mit Kosten von 35 bis 75 Millionen Euro ist der Bau der neuen Donaubrücke veranschlagt. Dieses Bauwerk soll flussabwärts direkt neben der Eisenbahnbrücke entstehen.

Die Verantwortlichen versichern, dass durch die neue Brücke weder die Schrebergartenanlage bei der Eisenbahnbrücke noch das Donaupark-Stadion (Spielstätte des Regionalliga-Fußballklubs Blau-Weiß Linz) beeinträchtigt würden. „Kein Kleingarten wird tangiert, und das Donaupark-Stadion kann ebenso bleiben“, sagt der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP).

Auf der Urfahrner Seite wird die neue Straßenbahnlinie knapp am Gasthaus Lindbauer vorbeiführen. „Doch der Gastgarten kann bleiben. Allerdings müssen Parkplätze geopfert werden. Die sind aber auf öffentlichem Grund“, sagt Dobusch.

Die 110 Jahre alte, denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke soll durch die neue flussabwärts zu errichtende Brücke nicht beeinträchtigt werden. Die neue Brücke wird 16 Meter breit sein und zwei Fahrstreifen für Autos sowie zwei Gleise für die Straßenbahn bekommen. Die Eisenbahnbrücke bliebe dann für die Mühlkreisbahn (sofern die ÖBB diese nicht einstellen) und für Fußgeher und Radfahrer.

### Probleme mit Oberleitung

Die Straßenbahn hätte über die Eisenbahnbrücke laut Linz-AG-Vorstand Walter Rathberger kaum zweispurig fahren können: „Zudem hätten wir die Oberleitung nicht entsprechend den Bestimmungen für die Eisenbahn anbringen können.“

Optisch soll die neue Brücke die Eisenbahnbrücke nicht beeinträchtigen, sagt Bürgermeister Dobusch: „Die muss sich quasi hinter die Eisenbahnbrücke ducken und darf keine Pylone bekommen.“



---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/art66,473185>

---

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

# OÖNachrichten nachrichten.at

---

29. September 2010 - 00:04 Uhr · Linz

---

Linz

## 3 Fragen an: Franz Dobusch

Bis 2016/17 will die Stadt Linz eine zweite Straßenbahnachse im Osten von Linz bauen. 73 Prozent der 6,5 Kilometer langen Strecke sollen unterirdisch verlaufen. Die OÖNachrichten befragten dazu den Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP).

**OÖN:** Die neue Tram-Linie kostet bis zu 450 Millionen Euro. Braucht die Stadt Linz da eine Sonderfinanzierung? Kommt eine Straßenbahnsteuer?

**Dobusch:** Da sind noch etliche Diskussionen nötig. Mehr ist derzeit dazu nicht zu sagen.

**OÖN:** Einen wesentlichen Teil muss wohl die Stadt Linz zahlen. Schafft das die Stadt?

**Dobusch:** Ein wesentlicher Kostenfaktor ist die unterirdische Streckenführung. Aber in Städten kann man solche Projekte eigentlich nur noch in Tieflage machen. Aber wir haben schon viele Großprojekte finanziell geschafft, denken Sie an den Bau der Ebelsberg-Umfahrung oder an das Design-Center. Mobilität ist für eine prosperierende Stadt neben der Bildung das Wichtigste. Das ist auch indirekte Wirtschaftsförderung, die mehr bewirkt als direkte Förderung.

**OÖN:** Westring und zweite Straßenbahnachse, ist beides nötig?

**Dobusch:** Man kann nicht nur den Westring bauen. Das wäre unmoralisch. Man muss im gleichen Maß den öffentlichen Verkehr ausbauen. Da haben wir ja viel geleistet, zum Beispiel mit der Verlängerung der Straßenbahn bis zur Solar-City und mit der Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof.



---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/art66,473066>

---

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

Kraeuterditung, Linz Extra, S. 20  
Mi, 29. Sept. 2010

Positive Signale von Stadtparteien, Wirtschaft und vom Land

## Pläne für die zweite Schienenachse im Osten der Stadt finden breiten Anklang

Am Montag präsentierte die Linz AG die Pläne für eine zweite Schienenachse im Osten der Stadt, die bis 2017 den Mühlkreis- mit dem Hauptbahnhof verbinden soll – wir berichteten. Ein „Krone“-Rundruf am Tag darauf zeigt deutlich: Nach kritischen Stimmen zu den vorgestellten Plänen muss man derzeit lange suchen ...

„Die zweite Schienenachse ist ein Signal für Wien, dass Projekte im öffentlichen Verkehr in Linz Vor-

rang haben“, betont Umweltstadträtin Eva Schobesberger von den Grünen, die finanziell den Bund in der Pflicht sieht. Das Geld beschäftigt auch die VP: „Die Umsetzbarkeit des 450-Millionen-Euro-Projektes muss genau geprüft werden. Aber der Plan geht in die absolut richtige Richtung“, so Stadt- parteichef Erich Watzl.

Zustimmung auch von der Linzer Wirtschaftskammer: „Hauptsache ist, im öffentlichen Verkehr geht was weiter, viele Pendler könnten leichter zu ihren Arbeitsplätzen kommen“, so WK-Obmann Klaus Schobesberger. SP-Verkehrslandesrat Her-

mann Kepplinger ist zu konkreten Gesprächen über das Projekt bereit: „Aber erst, wenn Ende Oktober die Entscheidungen über die Mühlkreisbahn-Zukunft feststehen.“ Noch im Oktober will der Linzer Gemeinderat einen Grundsatzbeschluss zur zweiten Schienenachse verabschieden.

“Hier wurde ein stimiges Projekt mit guten Anknüpfungschancen des Regionalverkehrs entwickelt.”

Hermann Kepplinger, Verkehrslandesrat

Verhandlungen zwischen ÖBB und dem Bundesdenkmalamt sollen die Kosten für Sanierung des Donauüberganges klären

# Loslage für die marode Linzer Eisenbahnbrücke

Nun also doch: Die ÖBB nahmen offiziell mit dem Bundesdenkmalamt die Verhandlungen über die Kosten einer Totalsanierung der Eisenbahnbrücke auf. Mit Ergebnissen ist bis Winter zu rechnen. Mit dem Land müssen die Bundesbahnen zudem derzeit aushandeln, wer die Erhaltungskosten bis Ende 2012 zu tragen hat. Gemeinsam mit dem Bundesdenkmalamt will der Brückeneigentümer ÖBB genau die Kosten für eine Sanierung – wie im jüngsten Denkmalschutz-Gutachten dargelegt – eruieren. Steht die Zahl fest, sollen bis Jahresende Nägel mit Köpfen über die weitere Vorgehensweise und Nutzung der Brücke



Klaus Luger Extra  
S. 26-27

Do, 28. Oktober 2010

überlegt werden“, betonte da ÖBB-Sprecher Mario Brunnmayr. Verhandlungen werden von den Bundesbahnen auch mit dem Land Oberösterreich geführt, müssen doch die geschätzten 500.000 Euro Kosten für die Erhaltung der baufälligen Brücke bis Ende 2012 untereinander aufgeteilt werden. Leichter hat es da schon die Stadt Linz, die sich derzeit ganz auf die Entwicklung einer „eigenen“ neuen Brücke für den Individualverkehr konzentriert: „Die Gespräche mit Ministerium, der Via Donau und dem Denkmalamt laufen auf Hochtouren“, berichtet Verkehrsreferent Klaus Luger.



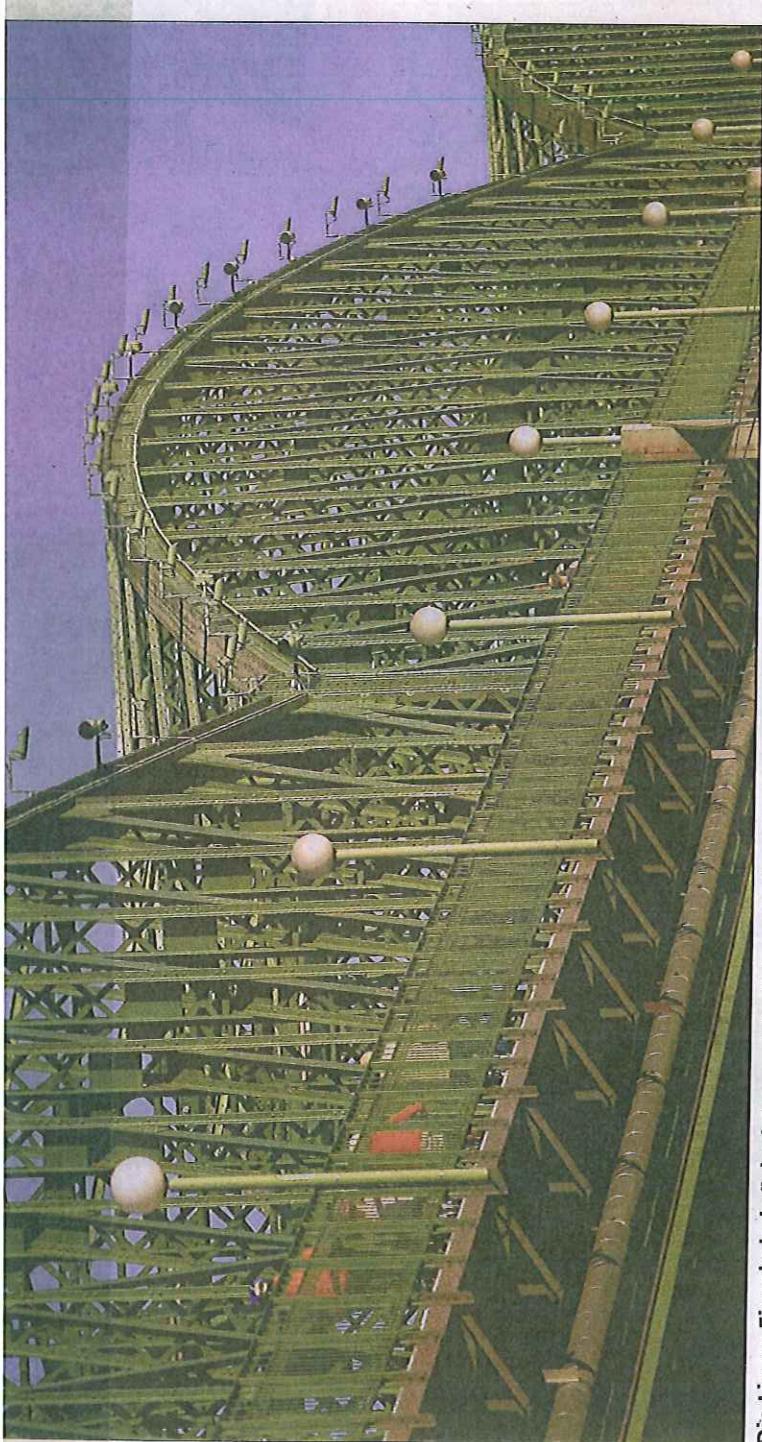


Foto: vowe

Die Linzer Eisenbahnbrücke ist grundsätzlich sanierbar. Die Sanierung würde ein Jahr dauern, so Ministerin Bures.

## Ministerin Bures macht wenig Hoffnung für die Eisenbahnbrücke

LINZ/WIEN. Ende 2012 wird die Linzer Eisenbahnbrücke gesperrt. Wie es dann weitergeht, ist ungewiss. Eine Anfrage an Verkehrsministerin Doris Bures (SP) brachte keine Klarheit über die Zukunft des 110 Jahre alten Bauwerks.

von ERHARD GSTÖTTNER

Die Generalsanierung der denkmalgeschützten Brücke ist möglich; wie lange die Brücke nach einer solchen Sanierung weiter benutzbar ist, sei allerdings nicht präzise festzustellen - das sind zentrale Aussagen von Verkehrsministerin

Doris Bures (SP) zu einer parlamentarischen Anfrage des oberösterreichischen Nationalratsabgeordneten Gerhard Deimel (FP). Eine klare Aussage trifft Bures, ob für die Zukunft der Mühlkreisbahn die Linzer Eisenbahnbrücke nötig ist: "Durch geeignete Maßnahmen kann der Eisenbahnverkehr auf der Mühlkreisbahn durchaus auch ohne Verbindung zum Hauptbahnhof Linz abgewickelt werden."

Im Gegensatz zu Linzer Lokalpolitikern stellt Ministerin Bures klar, dass die 110 Jahre

alte Brücke sanierbar ist. Hiesige Politiker hätten behauptet, dass Ende 2012 das Lebensende der Brücke erreicht sei.

Ein Jahr lang gesperrt

Wie viel die Sanierung der Brücke kosten würde, sei derzeit nicht festzustellen, so Bures. Vor einer Entscheidung über eine Sanierung sei jedenfalls zu klären, ob dies "technisch, wirtschaftlich und betriebsrelevant sinnvoll ist", so die Ministerin.

Abgeordneter Deimel wollte auch wissen, ob die Denkmalschützer mithrerweile über die Brücke entschieden haben. Die Antwort der Ministerin: "Hiezu laufen Abstimmungsgespräche mit dem Bundesdenkmalamt."

Konkret fällt die Antwort der Ministerin auf die Frage

der Ministerin auf die Frage

aus, wie lange die Sanierung

Neues Volksblatt / Anzeige, S.5  
S. 27. Nov. 2010

## Leichter Optimismus bei Westring Warten bei Eisenbahnbrücke

Droht das Aus für A7-Uni-Abfahrt? — In den nächsten Wochen entscheidet sich die Verkehrszukunft in und um Linz

Wird Linz im Stau stehen oder kann die Stahlstadt weiter auf der wirtschaftlichen Überholspur bleiben: Dies entscheidet sich in den kommenden Wochen. Wie berichtet wird am Montagabend der Westringgipfel in Wien abgehalten. Aus Oberösterreich kommen neben LH Josef Pühringer und LH-Stv. Franz Hiesl (beide ÖVP), LH-Stv. Josef Ackerl und der Linzer Bgm. Franz Dobusch (beide SPÖ). Grundsätzlich ist man im OÖ-Team eher optimistisch. Die beiden Bundes-ÖVP-Vertreter Finanzminister Josef Pröll und Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner

haben sich nämlich klar für den Westring ausgesprochen, Kanzler Werner Faymann und Verkehrsministerin Doris Bures (beide SPÖ) sind bisher eher skeptisch. Aber nicht nur beim Westring, auch bei der Eisenbahnbrücke wird es spannend: In den nächsten Tagen wird das Gutachten des Bundesdenkmalamtes erwartet, welche Sanierungen zu machen sind. Laut Bures warte man bei der ÖBB, brauche die Brücke für den Betrieb der Mühlkreisbahn eigentlich gar nicht und könnte sich vorstellen sie Radfahrern und Fußgängern zu überlassen, dann sei jedoch eine neue

„Regelung mit der Stadt Linz“ notwendig. Dort plant man übrigens am Ersatz. Noch im Dezember will die Linz AG ihre Studien präsentieren. Im Jänner soll dann der Grundsatzbeschluss über den Bau einer Straßenbahn- und Autobrücke neben der Eisenbahnbrücke im Gemeinderat erfolgen. Und ebenfalls noch unklar ist die Zukunft des A7-Halbanschlusses für die Linzer Uni: Dort wurde zwar die Finanzierung zwischen Stadt, Land und Asinag schriftlich vereinbart, aber das Projekt wartet noch immer auf die UVP — und scheint derzeit in Bures-Plänen nicht auf.

Kraut Zeitung | Oberösterreich | S.18  
Mi 8. Dez. 2010

Verkehrsministerin Bures blockt bei Sanierung erstmals ab:

## ÖBB wollen Verantwortung für die Linzer Eisenbahnbrücke an die Stadt abgehen

Paukenschlag im Gerangel um die baufällige Linzer Eisenbahnbrücke: Verkehrsministerin Doris Bures ließ schriftlich erstmals Desinteresse der Eigentümer an der Brückenzukunft durchblicken: „Die ÖBB haben keinen Bedarf an einer befahrbaren Brücke, da die bestehende fast gänzlich vom Straßenverkehr benutzt wird.“

Auch die bis 2017 laufenden Verträge mit dem Land zur Fortführung der Mühlkreisbahn stellen keine Bedingung für Sanierung oder Neubau des denkmalgeschützten Donauübergangs dar, so Bures: „Der Eisenbahnverkehr auf der

werden“, heißt es in der aktuellen Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage. Weiters ist dort zu lesen, dass die Verantwortung an die Linzer abgegeben werden soll: „Über die künftige Zuständigkeit für die Brücke ist eine Regelung mit der Stadt herbeizuführen.“



Jetzt wissen wir es Schwarz auf Weiß: Den ÖBB ist egal, was mit der Eisenbahnbrücke passiert. Wir tun gut daran, bereits eine eigene neue Brücke zu planen.

Foto: Stadt Linz  
Franz Dobusch,  
Bürgermeister Linz

# Neue Linzer Straßenbahn soll 407 Millionen Euro kosten

LINZ. Intensiv plant die stadtige Linz AG eine zweite Straßenbahnachse durch Linz, um das stark frequentierte Netz zu entlasten. In einer Vorstudie wurden nun Details geklärt: Die 6,6 Kilometer lange Strecke soll 407 Millionen Euro kosten und könnte innerhalb von 3,5 Jahren errichtet werden.

Die geplante Linie 4 führt vom Mühlkreisbahnhof in Urfahr über eine neue Brücke neben der Eisenbahnbrücke unter der Gruberstraße ins Spitalsviertel, zum Design-Center, ins Franckviertel, zu den Wohngebieten Frachtenbahnhof und Lenaupark bis zum Bulgariplatz. Dort nützt sie die bestehende Trasse zum Hauptbahnhof.

In der Vorstudie wurde nun die Position der 14 neuen Haltestellen fixiert.

**Unser erster Ansprechpartner für die Finanzierung ist das Land Oberösterreich. Vom Bund erwarten wir nicht viel.**

**FRANZ DOBUSCH**  
Linzer Bürgermeister (SP)

407 Millionen Euro (Preisbasis August 2010). Pro Jahr wird die Linie 4 einen Abgang von bis zu acht Millionen Euro verursachen. „Brücke unverzichtbar“

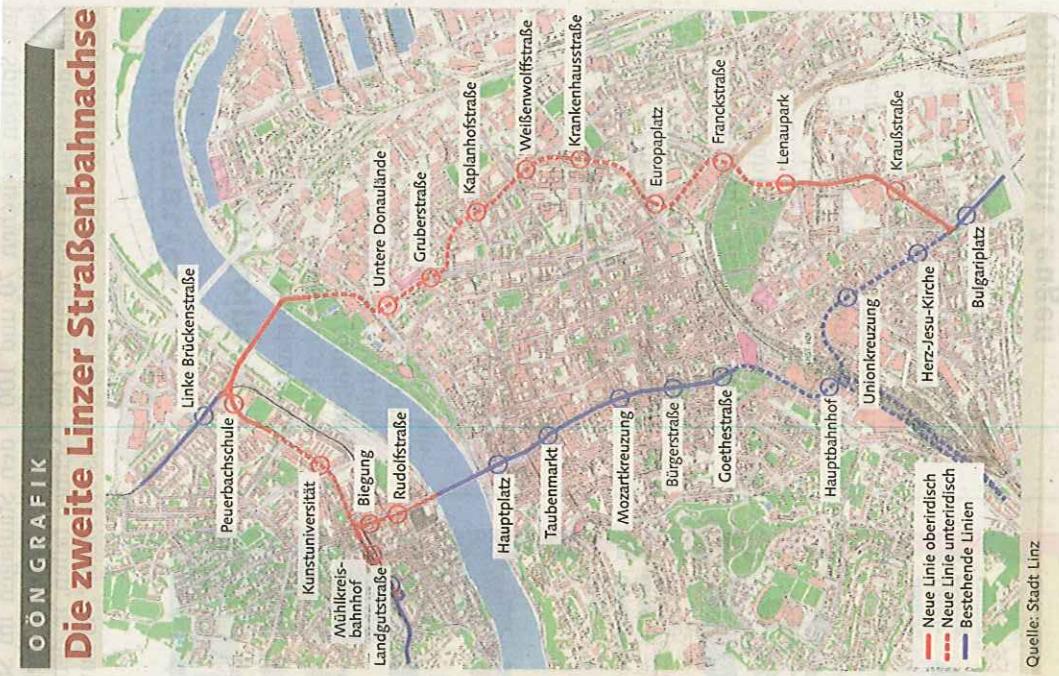
Unklar ist, wer die neue Schienennachse zahlen wird. Das Vorprojekt finanziert die Stadt Linz, jetzt sucht Bürgermeister Franz Dobusch weitere Finanziers: „Unser erster Ansprechpartner ist das Land.“ Schließlich werde die Linie auch stark von Pendlern frequentiert werden: „Das Land erhält vom Bund Mittel für den öffentlichen Verkehr.“ Wird die Stadt im Notfall alleine finanziieren? „Den Notfall wird es nicht geben.“

Ebenfalls im Plan vorgesehen ist eine 16 Meter breite Donaubrücke neben der Eisenbahnbrücke. Laut den Planern ist die alte Brücke für einen zweigleisigen Schienennahverkehr kaum einsetzbar, weil sie zu schmal und – für einen Doppelentsatz mit den ÖBB – nicht hoch genug ist. Und selbst dann sei eine Zusatzbrücke unverzichtbar, sagt der Bürgermeister: „Für den Individualverkehr reicht die alte Brücke auf keinen Fall mehr aus.“ (hes)

## STICHWORT

### So geht's weiter

Nach einem Experten-Hearing soll der Gemeinderat die Detailplanung beschließen, in einem Jahr soll das Vorprojekt fertig sein. Bis dahin sind 200 Bohrungen und Sonderungen nötig. Begonnen werden kann frühestens 2014, die Trasse wäre 2017 benützbar.



Quelle: Stadt Linz

# Schneechaos mit vielen

100 Bahn-Passagiere kamen bei Hallstatt mit dem Schrecken

Zwanzig Zentimeter Schnee binnnen weniger Stunden stürzten gemeinsam mit stürmischen Wind ganz Oberösterreich ins Verkehrschaos. Feuerwehr, Polizei, Rettung und Pannenhelfer hatten eine schlaflose Nacht. Bei Hallstatt entgleisten zwei Wagons der Salzkammergutbahn, alle 100 Passagiere blieben unverletzt.

Unter den Fahrgästen waren die 16-jährigen Ebenseerinnen Katharina, Renate, Viktoria und Christin, die um 15.45 Uhr mit dem Regionalzug auf der Heimfahrt waren und im ersten Wagen saßen. „Plötzlich hat es einen Ruckel gemacht, dann ist der Zug zum Hang gekippt. Als wir aus dem Fenster schauten, sahen wir, dass die Schienen verbogen waren“, erzählten sie der

„Krone“. Mit einem Ersatzzug waren sie für den Rest der Nacht in Hallstatt untergekommen. „Ich bin darüber in höchstem Maße irritiert. Denn in einem normalen Management wäre ein solcher Vorgang wohl nicht möglich. Dieser ist eher für Psychologen als für Manager interessant.“

Lieber Herr Generaldirektor: Als Ihr Info-Direktor Elmar Oberhauser anlässlich der Bestellung Fritz Dietlbachers zum Fernseh-Chefredakteur publik machte, dass er sich seine engsten Mitarbeiter nicht mehr selber aussuchen könne und einem Diktat zu gehorchen habe, zeigten Sie Profil und feuerfest das televisionäre Schwergewicht. Dabei hatte Elmar nur die Wahrheit gesagt.

Was aber werden Sie jetzt tun? Ich meine, da unterschließen einer ihrer engsten Mitarbeiter quasi, reit für den Psychiater zu sein, und rückt Ihr Generaldirektor gleichsam in die Nähe des Abnormen ...

... wo es im Falle, dass Sie jetzt nix tun und die Laut in ihrem Pferd belassen, auch anzu-siedeln ist. *M. J.*

# Unfüllen, sogar Zug entgleiste!

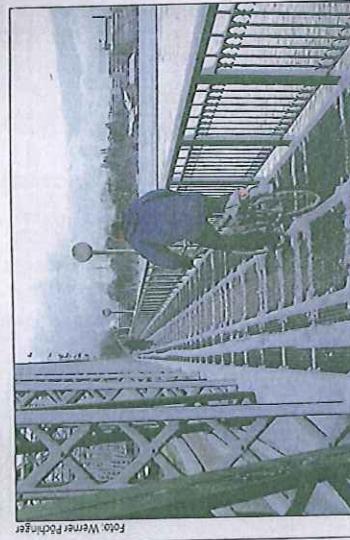
Allein in Olsdorf mussten wir in der Nacht vier Fahrzeuge mit der Seilwinde aus dem Schnee ziehen. Stefan Panninger, FF Olsdorf

Ganz schwere Unfälle gab es tagsüber nicht, wortbar vor allem die Rettungssanitäter glücklich waren: „Wir kommen kaum an unsere Einsatzorte. Von Linz nach Egerwitzdorf haben wir 1½ Stunden gebraucht.“

## Kinder freuen sich

Die Kinder hatten mit der weißen Pracht ihre Freude, vor allem in Pöndorf. In Volksschule und Kindergarten gab es gestern doch tatsächlich schneefrei! Heute soll es weiter schneien, unter 600 Metern kann es regnen.

Und klappte um. Er hatte fünf teure Neuwagen geladen. Der Lkw-Lenker (40) blieb fast unverletzt. Mit leichten Blessuren kam auch der 76-jährige Johann H. aus Mautern davon: Er war in seinem Heimatort auf Schneefahrhahn bei einem ampelgeregelten Bahnübergang auf die Gleise gerutscht, wurde vom Zug erfasst und mitgerissen. Auch die Mühlkreisbahn touchierte ein Auto. Schwer verletzt wurde hingegen ein 53-Jähriger aus Weitersfelden. Er wurde von einem Auto erfasst, als er nach dem Aussteigen aus einem Bus die Straße überquerte. Die Lenkerin hatte ihn wegen des Schneefalls übersehen.



Ein Klein-Lkw krachte in Laken mit einem PKW zusammen: Einer der zahllosen Schneeeinsätze für die freiwilligen Feuerwehren.



## Lieber ORF-Chef Wrbetz,

siehst du einen Termin bei ihrem Psychiater vereinbar? Ein Scherz, Herr Wrbetz, ein Scherz. Allerdings einer mit psychologischem Hintergrund ...

... wenn ich nun lese, wie Ihr berüchtigter Programmendirektor Wolfgang Lorenz Ihre jüngste Personalentscheidung, den für die Frühjahrszeit von Monaten vorgenommenen Programmplaner und Lorenz-Intimfeind Werner Taibon nun doch nicht in dieselbe zu schicken, sondern im Amt zu belassen, komme niemand. Nämlich:

„Ich bin darüber in höchstem Maße irritiert. Denn in einem normalen Management wäre ein solcher Vorgang wohl nicht möglich. Dieser ist eher für Psychologen als für Manager interessant.“

Lieber Herr Generaldirektor: Als Ihr Info-Direktor Elmar Oberhauser anlässlich der Bestellung Fritz Dietlbachers zum Fernseh-Chefredakteur publik machte, dass er sich seine engsten Mitarbeiter nicht mehr selber aussuchen könne und einem Diktat zu gehorchen habe, zeigten Sie Profil und feuerfest das televisionäre Schwergewicht. Dabei hatte Elmar nur die Wahrheit gesagt.

Was aber werden Sie jetzt tun? Ich meine, da unterschließen einer ihrer engsten Mitarbeiter quasi, reit für den Psychiater zu sein, und rückt Ihr Generaldirektor gleichsam in die Nähe des Abnormen ...

... wo es im Falle, dass Sie jetzt nix tun und die Laut in ihrem Pferd belassen, auch anzu-siedeln ist. *M. J.*



Spaß im Schnee hatten eigentlich nur die Kinder: Sie ließen die schlechten Fahrbaubedingungen im wahrsten Sinne des Wortes kalt und veranstalteten Schneeballschlachten, wie hier am Postlingberg.

## Interview

KinderKrone  
Zeitung für Kinder

### „Muss alle zwei Stunden den Gehsteig räumen“

schen wieder anfangen. Spätestens alle zwei Stunden muss man schaufeln. Da braucht man schon viel Kraft. Vor allem, wenn der Schnee so feucht und schwer ist wie jetzt. Gibt es auch Probleme? Ja, die Räumfahrzeuge, die fahren einmal durch und schieben den ganzen Schnee von der Straße wieder zurück auf den Gehsteig, und die Arbeit war unsont. Und Leute, die ihre Autos abkehren, sind auch oft lästig, weil sie auf den Gehweg wischen. Die nicht mit. Aber ich mache das seit 23 Jahren, und es wird sich nicht mehr ändern. Wenn ich am einen Ende fertig bin, muss ich unten



Schaufeln ab 5 Uhr früh: Ulrike Glach

Eine der vielen Lkw-Bergungen im Linzer Stadtgebiet

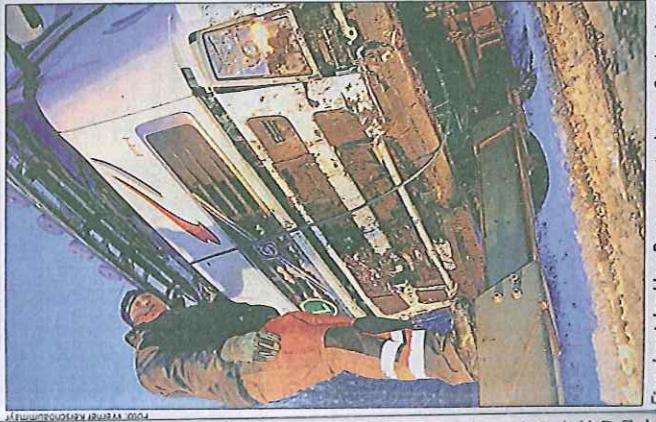


Foto: Michael Hämmerle

ALBERTS/THOMAS/THOMAS

ALBERTS/THOMAS/THOMAS

Nach dem Schrecken,

als die Wagons entgleisten, können Viktoria, Regi-na, Katharina und Christopher im Ersatzzug schon wieder lächeln. „Es ist uns zum Glück ja nichts passiert.“



Foto: Michael Hämmerle

ALBERTS/THOMAS/THOMAS

ALBERTS/THOMAS/THOMAS

ALBERTS/THOMAS/THOMAS



Foto: Michael Hämmerle

ALBERTS/THOMAS/THOMAS

ALBERT

Tipshut, Wirtschaft & Politik, S. 22  
50. Woche 2010

## ÖFFENTLICHER VERKEHR

# Erste Vorstudie für neue Straßenbahnachse

**LINZ.** Mit einer ersten Vorstudie konkretisieren die Stadt Linz und die Linz Linien ihre Pläne für eine zweite Straßenbahnachse im Osten von Linz. Diese hätte einerseits eine Veränderung der Linienführung von der Nibelungenbrücke bis zur Landgutstraße beziehungsweise in die andere Richtung bis zur Linken Brückenstraße zur Folge. Andererseits bräuchte es für den östlichen Ausbau, vorbei an Krankenhaus, Europaplatz und Lenaupark, eine neue Donauquerung auf Höhe der derzeitigen Eisenbahnbrücke. Die neue Brücke würde neben der bestehenden entstehen und Platz für zwei Straßenbahngleise und zwei Autospuren bieten. Unabhängig vom Gesamtprojekt soll dieses Vorhaben in die Tat



Die neue Schienennachse (rote Linie) hat insgesamt 14 neue Stationen.

umgesetzt werden. „Die neue Brücke hat Priorität Nummer eins“, unterstreicht Bürgermeister Franz Dobusch (SP): „Nach den jetzigen Studien fällt uns nämlich ab Ende 2012 die Eisenbahnbrücke weg.“

Neues Vollzeitskolleg, Abschlussbericht, S. 8  
Di 12. Dez. 2010

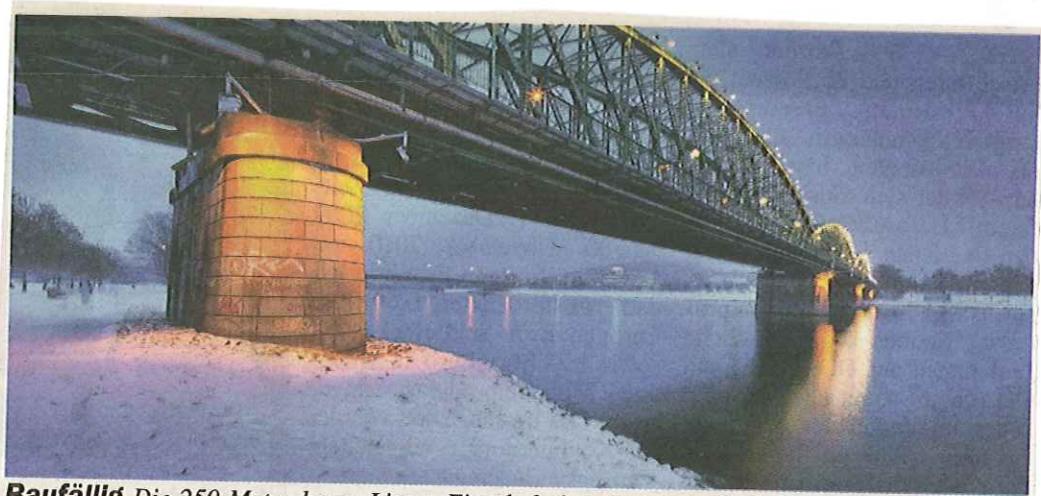
Das Jahr 2011 wird das Jahr der Weichenstellung für zahlreiche Ausbauprojekte des öffentlichen Verkehrs in Linz", sagt Vbgm. Klaus Luger und fügt hinzu: „Eine Schlüsselrolle kommt dabei der Planung der zweiten Straßenbahnachse durch Linz zu.“ Die „Straßenbahnlinie 4“, die zwischen Mühlkreisbahnhof und Bulgariplatz verlaufen soll, würde die Tabakfabrik, das AKH, das UKH, das Design Center, die Wohngebiete an der

### Weichenstellung für Linzer Verkehr

profitieren: Die Verkehrssituation beim Hinsenkampfplatz sowie der südliche Abschnitt der Hauptstraße könnten durch den Bau der Trasse neu konzipiert werden. Im Jahr 2011 fällt zu dem die Entscheidung über den Baubeginn der Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 bis zum Bahnhof Pichling. An der Notwendigkeit der City-S-Bahn zweifelt Luger: „Dazu plänen wird nichts, wir setzen voll auf die 2. Straßenbahnachse.“

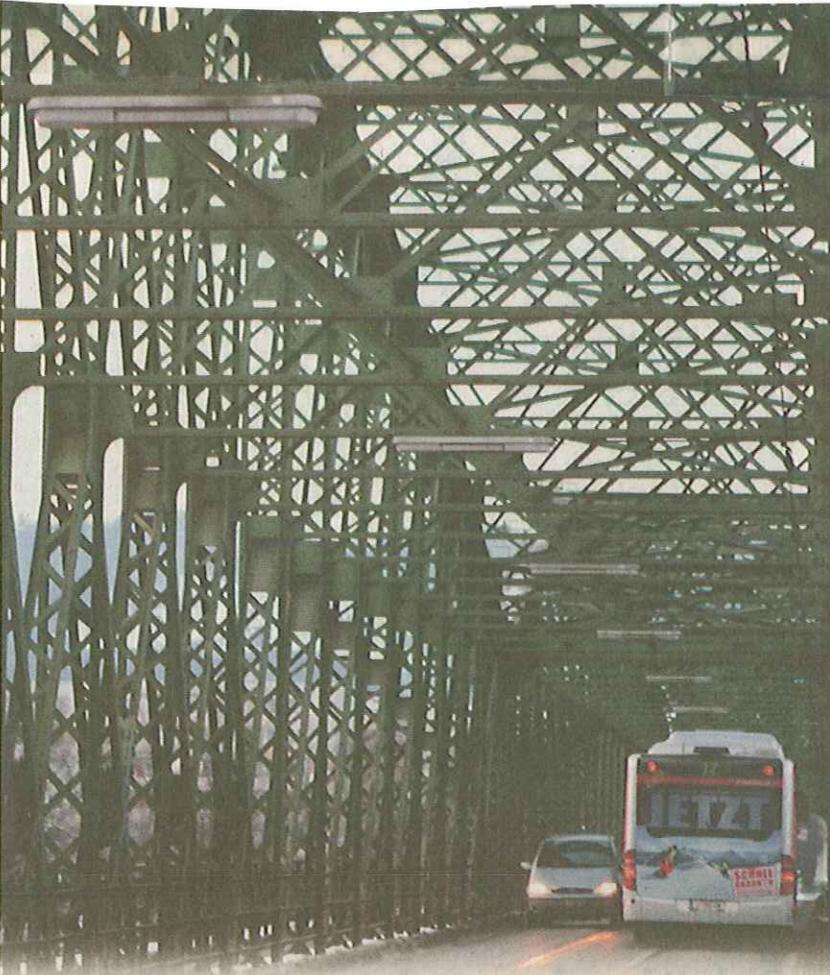
*schib*

Neues Vollisblatt, Oberösterreich, S. 12  
Di, 28. Dez. 2010



**Baufällig** Die 250 Meter lange Linzer Eisenbahnbrücke ist am Ende ihrer „Lebenszeit“ angekommen. Der Zahn der Zeit nagt an dem im Jahr 1900 eröffneten Bauwerk, über das derzeit 16.000 Fahrzeuge am Tag fahren. Sie ist nur noch bis 2012 benutzbar. Über Sanierung, Abriss oder Neubau ist heuer eine heftige politische Diskussion entbrannt. Als aussichtsreichste Lösungsoption gilt der Neubau einer parallel liegenden Brücke. Foto: Röbl

ÖÖ. Nachrichten, Land & Leute, S. 32  
Mi, 29. Dez. 2010



**Ungeklärt** Die denkmalgeschützte Linzer Eisenbahnbrücke ist 110 Jahre alt und ihre Zukunft ist ungewiss. Sie ist ein Sanierungsfall und darf nur noch bis Ende 2012 benutzt werden. Doch die Bundesbahnen, denen die Brücke gehört, lassen nichts über deren Zukunft verlauten.

Foto: Weihbold

PRESSESPIEGEL  
2011

Wrone, 5.20, 5.1.2011

Sanierung bei „Ja“ zur Verbreiterung:

## Lostage für Linzer Eisenbahnbrücke

In den nächsten Wochen entscheidet sich, ob das Bundesdenkmalamt einer Verbreiterung der baufälligen Eisenbahnbrücke von 12 auf 26 Meter zustimmt. Gibt es grünes Licht, überlegt die Stadt eine Generalsanierung, und die Planung einer neuen Brücke wird auf Eis gelegt.

„Die Ausgangsposition ist klar: Wenn eine Erneuerung des Tragwerkes und die Verbreiterung auf 26 Meter möglich ist, können künftig alle Verkehrsmittel inklusive Straßenbahn und Individualverkehr über die generalsanierte Eisenbahnbrücke geführt werden. Auch das Erscheinungsbild der denkmalgeschützten Brücken-Teile bleibt in Summe gleich. Wenn der Unterbau aber aus Denkmalschutzgründen 1:1 so bleiben muss wie bisher, gibt es den neuen Donauübergang“, sagt Verkehrsreferent Klaus Luger.

Die Entscheidung hängt von laufenden Gesprächen zwischen Denkmalamt und den Brückeneigentümern ÖBB ab. Mit Ergebnissen wird bis Februar gerechnet.

*Was ist heute los? ● Theater*

Neues Vollverbund-Politik, S. 4  
SA 1.8. Jänner 25.2011

## Linz AG präsentiert Projekt „Neue Eisenbahnbrücke“

Aufsichts- und Gemeinderat werden am Montag über die Eckdaten informiert

Auch bei der Nachfolge für geschützte Eisenbahnbrücke gehört der ÖBB, die allerdings Linz AG will nun direkt neben der alten eine neue Brücke bauen, bei den Kosten von rund 407 Mio. Euro hofft man auf Förderungen durch das Land. Linz AG informiert ihren Aufsichtsrat und den Verkehrs- ausschuss im Gemeinderat über das Nachfolgeprojekt für die Eisenbahnbrücke. Zur Vorgeschichte: Die denkmal-

Brücke genutzt werden. Die se zweite Tramway-Achse soll großteils unterirdisch verlaufen, auf dieser soll dann neben allen Kraftfahrzeugen auch eine Straßenbahlinie die Donau queren. Noch vermutlich im Jänner wird der Gemeinderat stand: Die ÖBB warten auf einen dementsprechenden Grundsatzbeschluss fällen. Die- auflagen des Denkmalschutz.

# Brücke durchsägen?

Bei möglicher Sanierung könnte Linzer Eisenbahnbrücke der Länge nach durchgesägt und danach deutlich verbreitert werden

LINZ — Noch sind die Würfel nicht gefallen, beim Eigentümer ÖBB und beim Denkmalschutz verweist man auf laufende Verhandlungen. Doch der nun diskutierte Kompromiss würde eine Menge Probleme mit einem Schlag lösen: Die

denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke könnte der Länge nach durchgeschnitten werden. Auf den Brückensäulen könnte dann eine nahe neue Stahlplatte — quasi als Fundament — angebracht werden, an den Rändern der Platte könnten dann die historischen Teile der 110-Jahre alten Brücke befestigt werden. Die Silhouette bleibt samt der einzigartigen, genieteten Metallkonstruktion erhalten. Diese ungefähr dreimal so breite Brücke könnte dann von Schienen- und Kraftfahrzeugen benutzt werden. Doch vorerst heißt es bitte warten: Der zuständige Experte im Denkmalamt



Stadt und Eigentümer ÖBB wollen den

## Weiter Ringen um

Ende 2012 wird die baufällige Eisenbahnbrücke für den Pkw-Verkehr gesperrt. Die Verhandlungen um die Zukunft der Brücke laufen derzeit auf Hochtouren. Während ÖBB und Stadt mit der Verbreiterung der Eisenbahnbrücke und dem Erhalt der denkmalgeschützten Elemente liebäugeln, wollen sich Denkmalschützer Vertreter mit dieser Lösung nicht zufrieden geben. Die Lösung wird in den laufenden Gesprächen als Favorit für den Brückenelemente wie die Seiten-



Donauübergang verbreitern ● Denkmalschützer sind dagegen

## die Linzer Eisenbahnbrücke

teile aus Eisen erhalten bleiben, werden Tragwerkskonstruktion und Unterbau der Brücke komplett erneuert und von 12 auf 26 Meter verbreitert, um künftig neben Auto-, Rad- und Fußgängerverkehr auch Straßenbahnen und Eisenbahnen wie die City-S-Bahn über die Donau führen zu können.

Auch die Stadt Linz sieht dieser Lösung positiv gegenüber: "Vom Erscheinungsbild der Eisenbahnbrücke würde sich nichts ändern, der Unterbau würde dann natürlich nicht mehr aus Eisen gemacht werden, das

VON JÜRGEN AFFENZELLER

verrostet kann", betont SP-Verkehrsreferent Klaus Lüger, der bei dieser Lösung allerdings auch von der teureren Variante spricht.

Der Haken an der Sache: Das Denkmalamt muss dieser Lösung zustimmen. Und danach sieht es zumindest derzeit nicht aus. "Wir sind mit dieser Variante, nur Teile der Brücke zu verwenden, nicht glücklich. Man braucht sogar neue Zwischenverstrebungen. Ich kann mir auch nicht vorstellen, dass wir dem zustimmen. Denkmalschützer ist für uns ja die Brücke selbst", betont Richard Wittasek, Leiter der Abteilung Technische Denkmäler, der selbst am Verhandlungstisch sitzt. Für die Denkmalschützer steht deshalb an oberster Stelle der Verhandlungen, die Brücke in ihrer jetzigen Bauweise zu sanieren und auch erhalten zu können.

Dem Denkmalschützen entspricht es sicherlich nicht, einzelne geschützte Bauteile auf neue fragmenthaft draufzukleben.

Richard Wittasek, IDA Wien

Klaus Lüger, S. 20 - 21  
Di, 25. Januar 2011

Brone Linz existen, S 23, 5.2.2011

## Bei Brückensperre müssen die Linien 12 und 25 ausweichen **Busverlegung kostet 650.000 €**

Durch die mögliche Sperre der Eisenbahnbrücke ab 2013 fallen für die Linz Linien unerwartete Kosten an: Bereits jetzt wurde ein Konzept erstellt, wie auch ohne die Donauquerung der öffentliche Busverkehr aufrecht erhalten werden kann. Die Ernüchterung: Die Verlegung der Linien 12 und 25 kostet 650.000 € pro Jahr.

Sobald die Eisenbahnbrücke für den Verkehr gesperrt wird, sollen die Buslinien 12 und 25 über die Voest-Brücke fahren. „Wegen der längeren Fahrstrecke und der verlängerten Fahrzeit werden zwei zusätzliche Busse und neun weitere Fahrer auf den beiden Linien benötigt“, erklärt Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Dafür fallen insgesamt Kosten in der Höhe von bis zu 650.000 Euro im Jahr an.

Verlegungen der Haltestellen sind jedoch nicht notwendig, die bestehenden können benutzt werden. Lediglich die Vergrößerung einer Haltestelle bei der Linken Brückenstraße ist erforderlich. „Acht Prozent unserer Fahrgäste, insgesamt fast acht Millionen Menschen pro Jahr, fahren mit den beiden Linien. Daher ist es wichtig, diese Verbindungen trotz der hohen Kosten aufrecht zu erhalten“, so Luger.

Jhr) ● Electro-DJ, Solaris (22)

# 0Önachrichten nachrichten.at

03. Februar 2011 - 00:04 Uhr · Herbert Schorn · Linz

Linz

## Brücke neben der Eisenbahnbrücke kostet bis zu 40 Millionen Euro

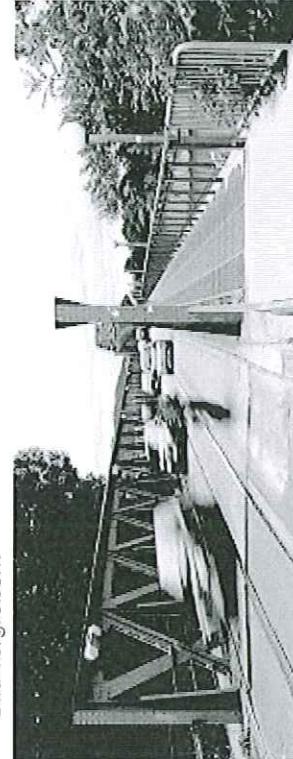
**LINZ** Nicht nur für die neue Straßenbahnlinie, auch für Autos, Busse, Fußgeher und Radfahrer plant die Stadt eine neue Brücke neben der Eisenbahnbrücke. Diese ist nur noch bis Ende 2012 befahrbbar. Der Neubau kostet bis zu 40 Millionen Euro und benötigt bis zu acht Behördenvorfahren.

Seit mehr als einem Jahr laufen die Verhandlungen zwischen Land, Stadt, Brückeneigentümer ÖBB und Denkmalamt über die Zukunft der Eisenbahnbrücke – und noch ist kein Ende in Sicht. Bis jetzt steht nur so viel fest: Ende 2012 wird die Lebensdauer der 111 Jahre alten Brücke zu Ende sein – auch wenn die Stadt hofft, diesen Zeitpunkt um bis zu zwei Jahre hinausschieben zu können.

Gemeinsam mit der neuen Straßenbahnachse von Urfahr bis zum Bulgariplatz plant die stadteigene Linz AG nun eine Donauquerung. Diese neue, 19 Meter breite Brücke soll zwei bis drei Meter stromabwärts neben der Eisenbahnbrücke errichtet werden. Doch dafür ist ein enormer Aufwand nötig: „Wir werden sieben bis acht Behördenvorfahren benötigen“, sagt der für Verkehr zuständige Vizebürgermeister Klaus Luger (SP).

Die Stadt hofft dabei, dass für das Projekt keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nötig ist: „Das würde das Verfahren in die Länge ziehen“, sagt Luger. Ohne UVP könnten Verfahren parallel abgewickelt werden, mit UVP muss dies hintereinander passieren. Sollte das Land der Argumentation der Stadt folgen, dass es sich nur um eine Verlegung einer Straße handelt, könnte die UVP entfallen.

[Bild vergrößern](#)



Die 111 Jahre alte Eisenbahnbrücke muss Ende 2012 gesperrt werden. Mit einer neuen Brücke will die Stadt Abhilfe schaffen. Baustart könnte 2014 sein.  
Bild: Weinbold

Weitere wichtige Verfahren sind jenes nach dem Wasserrecht (weil die Brücke teils im Wasserschutzgebiet liegt) und jenes nach dem komplexen Schifffahrtsrecht.

#### Baustart im Jahr 2014

Insgesamt rechnet Luger mit einer Verfahrensdauer von bis zu drei Jahren. Baustart der Brücke könnte 2014 sein, die Errichtung dauert je nach Konstruktion zwischen sechs Monaten und eineinhalb Jahren. Eröffnet werden könnte die Brücke also 2014 oder 2015.

Wer die Kosten von 35 bis 40 Millionen Euro trägt, ist noch ungeklärt: „Es wird wohl eine Kostenteilung zwischen Linz AG, Stadt und Land geben müssen“, sagt Luger.

#### Ungewisse Zukunft

Nach wie vor laufen die Gespräche über die Zukunft der Eisenbahnbrücke. Die ÖBB wollen die Verhandlungen bis Ende März abgeschlossen haben, sagt Sprecher Mario Brunnmayr: „Wir warten derzeit auf die Einschätzung des Denkmalamtes.“ Dort werden noch Detailfragen geklärt, etwa ob die alte Brücke wirklich für eine doppelte Schienennutzung zu schmal ist. Außerdem wird der Vorschlag bearbeitet, nur die Randbögen zu erhalten, die Fahrbahn aber zu erneuern und zu verbreitern. „Das ist denkmalpflegerisch ein Problem“, sagt Richard Wittasek. Klarheit soll ein Gespräch mit allen Beteiligten und dem Verkehrsministerium bringen.

---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Bruecke-neben-der-Eisenbahnbruecke-kostet-bis-zu-40-Millionen-Euro;art66,547708>

---

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2011 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

House - Vier Häuser ohne Hörner | S. 11  
Do, 3.2.2011

## Neue Brücke für Bim: Linz unter Zugzwang

Nach dem Grundsatzbeschluss des Stadtsenats für die zweite Straßenbahnachse durch die Landeshauptstadt rauschen in der Linzer Planungsabteilung die Köpfe: Mit dem Projekt untrennbar verbunden ist eine Lösung für die marode Eisenbahnbrücke. Ende 2012 dürfte diese für den Verkehr gesperrt werden, ein Pendlerchaos droht!

Am neuen Donauübergang östlich der bestehenden Brücke wird mit Hochdruck geplant: „Wir sollten mit einer Breite von

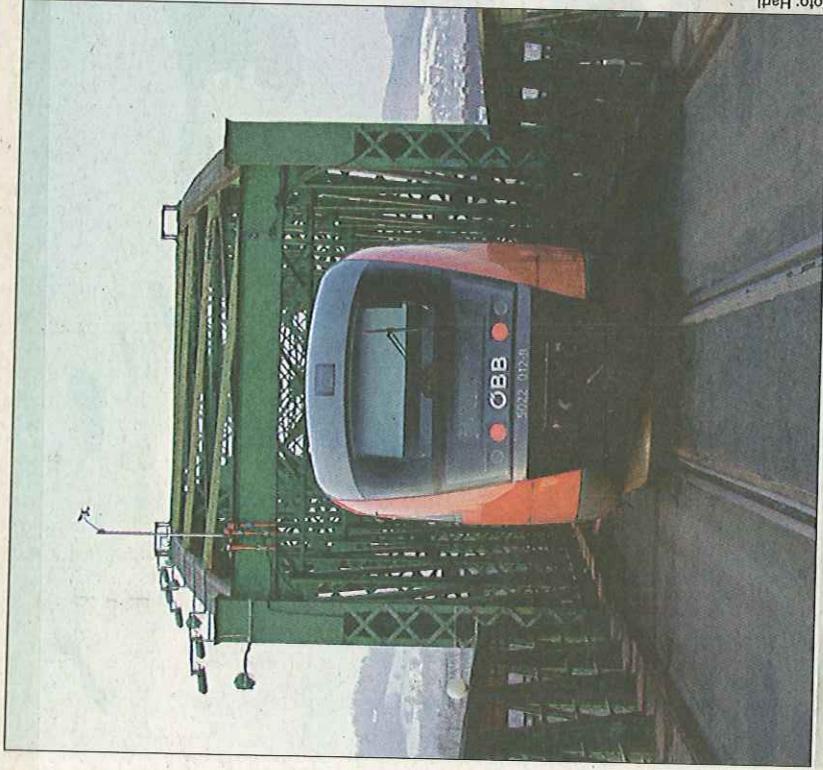
2014, sollten alle acht Behördenvorfahren zügig über die Bühne gehen. Noch hofft man, sich ein UVP-Verfahren zu ersparen, da

es sich „nur“ um die Umlegung einer Straße“ handelt.

Allerdings wird's brenzlig: Denn die 15.000 Fahrzeuge, die täglich die Eisenbahnbrückequeren, müssen dann auf Voest- und Nibelungenbrücke ausweichen. Letztere ist bereits jetzt mit 48.000 Fahrten ausgelastet. Luger, „Wir brauchen die neue Brücke wie einen Bissen Brot!“

### Stadt Linz will sich das UVP-Verfahren ersparen

19 bis 22 Metern für zwei Schienenstränge, zwei Fahrbahnen sowie Platz für Radfahrer und Fußgänger auskommen“, sagt Stadt-Vize Klaus Luger. Als möglichen Baugebinn nennt er das Jahr



Altersschwache Eisenbahnbrücke: Schlüsselrolle in den Linzer Verkehrsplanungen

# Land&Leute

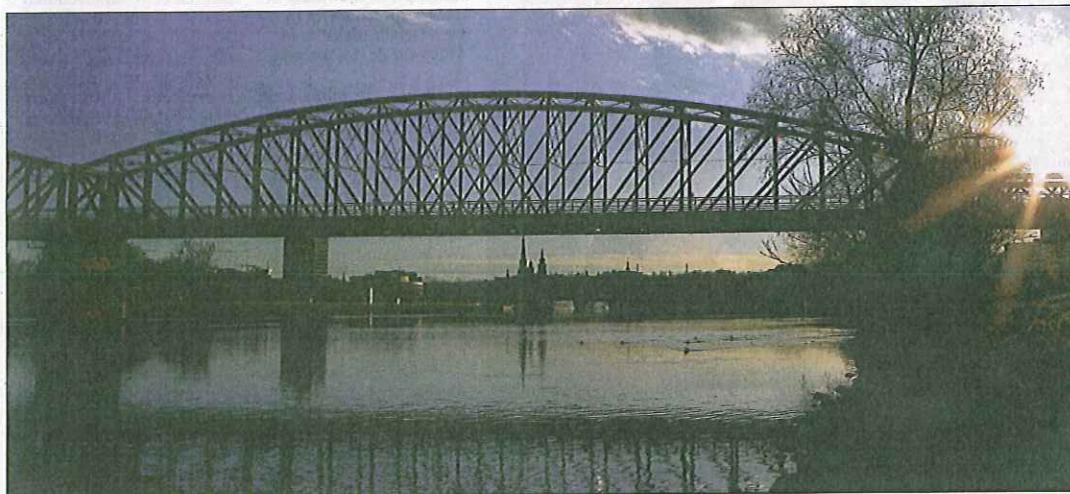
aus dem **Großraum Linz** und dem **Mühlviertel**



QUELLE: ZAMG

## WETTERWERTE

		Prognose für			VIERTAGEVORSCHAU
		DO	FR	SÄ	SO
Enns	wolkenlos	-4/12°			
Gallneukirchen	wolkenlos	-4/10°			
Leonding	wolkenlos	-3/11°			
Linz	wolkenlos	-5/11°			
Neuhofen a. d. Krems	wolkenlos	-4/12°			
Ottensheim	wolkenlos	-4/12°			
St. Florian	wolkenlos	-3/10°			
Steyregg	wolkenlos	-5/12°	-2°	10°	15°
Traun	wolkenlos	-5/12°	-2°	14°	15°
			10°	14°	15°
			0°	0°	-1°
					15°

Ihr Wetter im Internet auf [nachrichten.at/wetter](http://nachrichten.at/wetter)

111 Jahre alt ist die Eisenbahnbrücke. Die Chancen, dass sie noch (viel) älter wird, sind nun gestiegen.

Foto: Weihbold

## Neue Hoffnung für Eisenbahnbrücke Sanierung ist wahrscheinlich

**LINZ.** Gute Chancen gibt es nun, dass die Linzer Eisenbahnbrücke doch erhalten bleibt. Fachleute überprüfen derzeit, das 111 Jahre alte Bauwerk auch in Zukunft für den Verkehr zu nützen.

von ERHARD GSTÖTTNER

Noch vor kurzem schien es, als ob die denkmalgeschützte und für das Linzer Ortsbild sowie den Verkehr wichtige Brücke keine Zukunft hätte. Doch nun zeichnet sich ab, dass die „alte Dame“ weiterleben kann. Stadt Linz, Land, Bundesdenkmalamt und Brückeneigentümer ÖBB verhandeln intensiv über die älteste Linzer Donaubrücke.

brücke. Die Gespräche werden in den kommenden Wochen abgeschlossen.

Von allen Beteiligten ist zu hören, dass die Verhandlungen sehr positiv verlaufen. Im vergangenen Jahr hatten sich die Verhandlungspartner mit ihren Vorstellungen noch eingebunkert, so dass eine positive Lösung für die Eisenbahnbrücke kaum noch möglich schien.

Die Brücke soll eigentlich ab Anfang 2013 gesperrt werden, da sie dann nicht mehr sicher sei. So steht es, wie mehrfach berichtet, im Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink. Er erstellte seinen Befund im Auftrag des Brückeneigentümers ÖBB. Nun wird allerdings überlegt, die Brücke doch nicht Anfang 2013 zu sperren.

**Sperre hinauszögern**

„Fachleute prüfen, ob durch spezielle Maßnahmen die Benützbarkeit über den 1. Jänner 2013 hinaus verlängert werden kann“, sagt der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Für eine große Sanierung ist eine Sperre der Eisenbahnbrücke allerdings unvermeidlich. Denn die Konstruktion muss abgebaut und an Land saniert werden.

Ob die Brücke hergerichtet werden kann, war im vergange-

nen Jahr monatelang umstritten. Verkehrspolitiker hatten das Gutachten von Professor Fink so interpretiert, dass die Brücke am Ende ihrer Lebensdauer angekommen sei. Widerlegt wurde diese Interpretation allerdings durch ein weiteres Gutachten. Der deutsche Industriearchäologe Rolf Höhmann, den das Bundesdenkmalamt eingeschaltet hatte, zeigte im vergangenen Sommer auf, dass die Eisenbahnbrücke doch noch repariert werden können.

Die Stadt Linz begann indes mit Vorarbeiten für eine neue Brücke neben der Eisenbahnbrücke.

## Durch Linzer Brücken-Dilemma wird Verkehrschaos noch größer

**LINZ.** Wenn die Eisenbahnbrücke ausfällt, dann wird das Linzer Autoverkehrs-Chaos noch größer. Denn sowohl die Westringbrücke als auch die Brücke neben der Eisenbahnbrücke werden nicht rechtzeitig fertig.

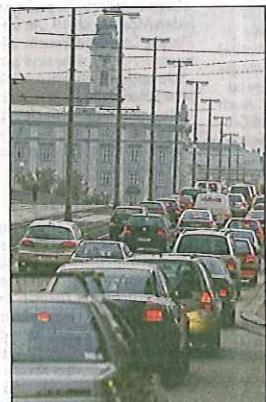
15.000 Kraftfahrzeuge fahren an Wochentagen über die Eisenbahnbrücke. Wird die 111 Jahre „alte Dame“ gesperrt, dann strömen noch mehr Autos über die an etlichen Stunden am Tag ohnedies schon überlastete Nibelungen- und A7-Autobahnbrücke. Laut Berechnungen der städtischen Verkehrsplaner werden nach der Sperre der Eisenbahnbrücke 8500 Autos auf die A7-Autobahnbrücke ausweichen und 6500 auf die Nibelungenbrücke.

### A7-Brücke teilweise gesperrt

Dann ist das Chaos perfekt. Denn die Ausweichmöglichkeiten werden erst in Jahren fertig. Dazu kommt, dass die Asfinag ab 2016 die A7-Autobahnbrücke sanieren will. Sowohl Fahrbahn als auch Übergangskonstruktion müssen laut Asfinag erneuert werden. „Eine Totalsperrung wird es aber nicht ge-

ben“, sagt der Sprecher von Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger (SP).

Die Stadt Linz hat mittlerweile mit Vorarbeiten für den Bau einer neuen Brücke direkt neben der Eisenbahnbrücke begonnen. Nach derzeitigem Stand sollen auf diesem Bauwerk sowohl die geplante Straßenbahnlinie 4 als auch Autos



Nibelungenbrücke: Der Stau wächst weiter.

Foto: rubra

OO. Nachrichten

9. 3. 2011

S. 33



Kommentar

von Erhard Gstöttner

### Nun also doch!?

Bitzlig wie Rumpelstilzchen verhielten sich die Verantwortlichen der Stadt Linz in den vergangenen zwei Jahrzehnten, wenn es um die Eisenbahnbrücke ging. Wann immer die ÖBB anfragten, ob die Stadt für die Brücke mitzahlt, gab es eine Abfuhr.

„Die Eisenbahnbrücke gehört den Bundesbahnen, das geht uns eigentlich nichts an“, hieß es sinngemäß im Linzer Rathaus. Und der Brückeneigentümer ÖBB kümmerte sich seit geraumer Zeit kaum noch um die Brücke. Das nährt die Befürchtung, dass die Bundesbahn-Chefs die Mühlkreisbrücke sterben lassen wollen.

Jetzt sieht es etwas anders aus, stehen die Zeichen für die Eisenbahnbrücke viel besser als noch vor wenigen Monaten. Die 111 Jahre alte Brücke ist ein Denkmal. Doch nicht nur das. Nun wächst die Einsicht, dass sie noch weiter zur Bewältigung der Linzer Verkehrsströme gebraucht wird.

E-Mail: [e.gstettner@nachrichten.at](mailto:e.gstettner@nachrichten.at)

**Die Eisenbahnbrücke ist nicht nur als Denkmal wichtig.**

### Steyrberger Brücke wird saniert

**LINZ / STEYREGG.** In zwei Etappen saniert wird im März die Steyrberger Donaubrücke, die Linz und Steyregg verbindet. Die erste Etappe dauert von 14. bis 18. März, die zweite Etappe von 21. bis 25. März. Gearbeitet wird jeweils von 9 bis 16 Uhr. „Es wird jeweils nur ein Fahrstreifen gesperrt“, sagt Straßenbaureferent Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP).

## Gipfeltreffen vor Ostern entscheidet

# Losstufe für die

Die künftige Verwendung der maroden Eisenbahnbrücke sorgt für Kopfzerbrechen bei Politik, ÖBB und Bundesdenkmalamt. Bereits vor einem Gipfeltreffen der Beteiligten sickerte eine neue angedachte Nutzungsvariante durch: Die Brücke soll nicht nur Fußgänger und Radfahrersteg werden, sondern auch die Straßenbahn über die Donau bringen. Noch haben das Bundesdenkmalamt und die Brückeneigentümer ÖBB keine

präsentiert, die Spatzen pfei-

flussabwärts könnte wesentlich schmäler als bisher geplant errichtet werden, durch den Wegfall der eisenbahntechnischen Verfahren könnte auch die Errichtung eines neuen Donauüberganges schneller abgewickelt werden“, sagt SP-Verkehrsreferent Klaus Luger.

malamt. Genau dies soll bei einem runden Tisch zwischen allen Beteiligten passieren, der noch vor Ostern in Linz am Programm steht.

Für die Stadt hätte die

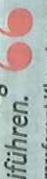
Führung der Straßenbahn

über eine sanierte Eisen-

bahnbrücke gleich mehrere

Vorteile: „Die neue Brücke

„Es gilt freilich noch, die genauen Kosten für die jeweiligen Nutzungs-Szenarien abzuwiegeln“, verrät Richard Wirtasek von der Abteilung für Technische Denkmale am Bundesdenk-

 Eines zeichnet sich aber bereits deutlich ab: An einer neuen Brücke wird wohl kein Weg mehr vorbeiführen. 

SP-Verkehrsreferent Klaus Luger

## Gipfeltreffen vor Ostern entscheidet über Zukunft der Anlage, auf der auch die Tram fahren soll:

# Linzer Eisenbahnbrücke

fen es aber bereits von den Dächern: Eine sanierte Eisenbahnbrücke soll künftig nicht nur Fußgänger- und Radfahrersteg werden, sondern auch die Straßenbahn über die Donau bringen. Zuletzt hieß es lange, die Eisenbahnbrücke sei zu schmal für zwei parallel laufende Straßenbahnschienen.

„Es gilt freilich noch, die genauen Kosten für die jeweiligen Nutzungs-Szenarien abzuwiegeln“, verrät Richard Wirtasek von der Abteilung für Technische Denkmale am Bundesdenk-

flussabwärts könnte wesentlich schmäler als bisher geplant errichtet werden, durch den Wegfall der eisenbahntechnischen Verfahren könnte auch die Errichtung eines neuen Donauüberganges schneller abgewickelt werden“, sagt SP-Verkehrsreferent Klaus Luger.

# OÖNachrichten nachrichten.at

---

09. März 2011 - 00:04 Uhr · Erhard Gstöttner · Kommentar

Kommentar

## Nun also doch!?

Bitzlig wie Rumpelstilzchen verhielten sich die Verantwortlichen der Stadt Linz in den vergangenen zwei Jahrzehnten, wenn es um die Eisenbahnbrücke ging. Wann immer die ÖBB anfragten, ob die Stadt für die Brücke mitzahlt, gab es eine Abfuhr.

„Die Eisenbahnbrücke gehört den Bundesbahnen, das geht uns eigentlich nichts an“, hieß es sinngemäß im Linzer Rathaus. Und der Brückeneigentümer ÖBB kümmerte sich seit geraumer Zeit kaum noch um die Brücke. Das nährt die Befürchtung, dass die Bundesbahn-Chefs die Mühlkreisbahn sterben lassen wollen.

Jetzt sieht es etwas anders aus, stehen die Zeichen für die Eisenbahnbrücke viel besser als noch vor wenigen Monaten. Die 111 Jahre alte Brücke ist ein Denkmal. Doch nicht nur das. Nun wächst die Einsicht, dass sie noch weiter zur Bewältigung der Linzer Verkehrsströme gebraucht wird.

---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/nachrichten/meinung/kommentar/Kommentar;art13612,570469>

---

© OÖNachrichten / Winnmer Medien 2011 · Mederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

# 0ÖNachrichten nachrichten.at

09. März 2011 - 00:04 Uhr · Erhard Gstöttner · Linz

Linz

## Neue Hoffnung für Eisenbahnbrücke: Sanierung ist wahrscheinlich

LINZ Gute Chancen gibt es nun, dass die Linzer Eisenbahnbrücke doch erhalten bleibt. Fachleute überprüfen derzeit, das 111 Jahre alte Bauwerk auch in Zukunft für den Verkehr zu nutzen.

Noch vor kurzem schien es, als ob die Denkmalgeschützte und für das Linzer Ortsbild sowie den Verkehr wichtige Brücke keine Zukunft hätte. Doch nun zeichnet sich ab, dass die „alte Dame“ weiterleben kann. Stadt Linz, Land, Bundesdenkmalamt und Brückeneigentümer ÖBB verhandeln intensiv über die älteste Linzer Donaubrücke. Die Gespräche werden in den kommenden Wochen abgeschlossen.

Von allen Beteiligten ist zu hören, dass die Verhandlungen sehr positiv verlaufen. Im vergangenen Jahr hatten sich die Verhandlungspartner mit ihren Vorstellungen noch eingebunkert, so dass eine positive Lösung für die Eisenbahnbrücke kaum noch möglich schien.

Die Brücke soll eigentlich ab Anfang 2013 gesperrt werden, da sie dann nicht mehr sicher sei. So steht es, wie mehrfach berichtet, im Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink. Er erstellte seinen Befund im Auftrag des Brückeneigentümers ÖBB. Nun wird

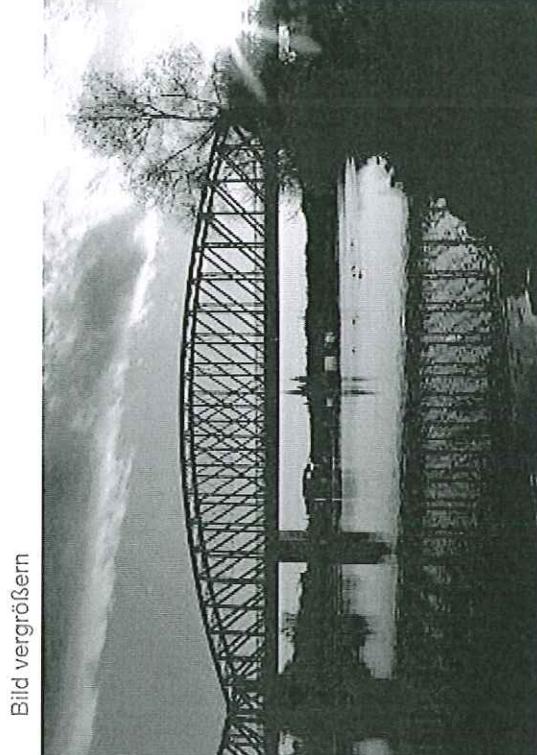


Bild vergrößern

111 Jahre alt ist die Eisenbahnbrücke. Die Chancen, dass sie noch (viel) älter wird, sind nun gestiegen.  
Bild: Weinbold

allerdings überlegt, die Brücke doch nicht Anfang 2013 zu sperren.

#### **Sperrre hinauszögern**

„Fachleute prüfen, ob durch spezielle Maßnahmen die Benützbarkeit über dem 1. Jänner 2013 hinaus verlängert werden kann“, sagt der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Für eine große Sanierung ist eine Sperrre der Eisenbahnbrücke allerdings unvermeidlich. Denn die Konstruktion muss abgebaut und an Land saniert werden.

Ob die Brücke hergerichtet werden kann, war im vergangenen Jahr monatelang umstritten. Verkehrspolitiker hatten das Gutachten von Professor Fink so interpretiert, dass die Brücke am Ende ihrer Lebensdauer angekommen sei. Widerlegt wurde diese Interpretation allerdings durch ein weiteres Gutachten. Der deutsche Industriearchäologe Rolf Höhmann, den das Bundesdenkmalamt eingeschaltet hatte, zeigte im vergangenen Sommer auf, dass die Eisenbahnbrücke doch noch repariert werden könne.

Die Stadt Linz begann indes mit Vorbereitungen für eine neue Brücke neben der Eisenbahnbrücke.

---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Neue-Hoffnung-fuer-Eisenbahnbruecke-Sanierung-ist-wahrscheinlich;art66,570397>

---

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2011 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

# ÖÖNachrichten nachrichten.at

09. März 2011 - 00:04 Uhr · Linz

Linz

## Durch Linzer Brücken-Dilemma wird Verkehrschaos noch größer

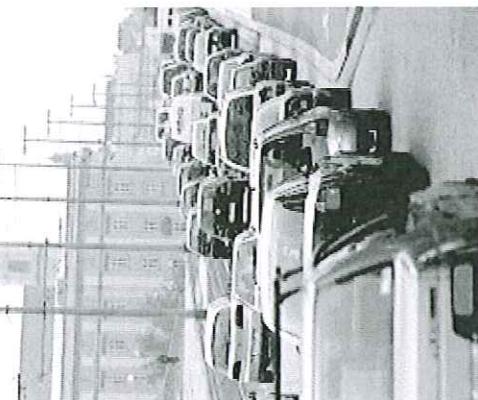
**LINZ** Wenn die Eisenbahnbrücke ausfällt, dann wird das Linzer Autoverkehrs-Chaos noch größer. Denn sowohl die Westringbrücke als auch die Brücke neben der Eisenbahnbrücke werden nicht rechtzeitig fertig.

15.000 Kraftfahrzeuge fahren an Wochentagen über die Eisenbahnbrücke. Wird die 111 Jahre „alte Dame“ gesperrt, dann strömen noch mehr Autos über die an etlichen Stunden am Tag ohnedies schon überlastete Nibelungen- und A7-Autobahnbrücke. Laut Berechnungen der städtischen Verkehrsplaner werden nach der Sperrung der Eisenbahnbrücke 8500 Autos auf die A7-Autobahnbrücke ausweichen und 6500 auf die Nibelungenbrücke.

### A7-Brücke teilweise gesperrt

Dann ist das Chaos perfekt. Denn die Ausweichmöglichkeiten werden erst in Jahren fertig. Dazu kommt, dass die Asfinag ab 2016 die A7-Autobahnbrücke sanieren will. Sowohl Fahrbahn als auch Übergangskonstruktion müssen auf Asfinag erneuert werden. „Eine Totalsperrre wird es aber nicht geben“, sagt der Sprecher von Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger (SP).

Bild vergrößern



Nibelungenbrücke: Der Stau wächst weiter. Bild: rubra

Die Stadt Linz hat mittlerweile mit Vorarbeiten für den Bau einer neuen Brücke direkt neben der Eisenbahnbrücke begonnen. Nach derzeitigem Stand sollen auf diesem Bauwerk sowohl die geplante Straßenbahnlinie 4 als auch Autos fahren. Doch die Brücke wird im allerbesten Fall erst in der zweiten Jahreshälfte 2014 fertig.

Wahrscheinlicher ist die Fertigstellung bis Ende 2015. Aber auch das ist fraglich, da noch nicht geklärt ist, ob für diesen Brückenbau eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nötig ist. „Im heurigen Herbst werden wir wissen, ob wir eine UVP brauchen“, sagt der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP).

#### Westring: Bitte warten

Auch die Westring-Donaubrücke oberhalb von Linz-Urfahr wird noch etliche Jahre auf sich warten lassen. Nach derzeitigem Stand kann der Bau frühestens im Jahr 2014 beginnen. Wahrscheinlicher ist ein Spatenstich im Jahr 2015 kurz vor den Gemeinderats- und Landtagswahlen.

Vorläufig ist aber noch immer ungewiss, ob der Westring samt Donaubrücke überhaupt gebaut werden kann. Denn die Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der es zahlreiche Einsprüche gibt, ist nach wie vor nicht abgeschlossen. (gsto)

---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Durch-Linzer-Bruecken-Dilemma-wird-Verkehrschaos-noch-groesser;art66,570442>

---

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2011 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

# 0ÖNachrichten nachrichten.at

11. März 2011 - 00:04 Uhr · Erhard Gstöttner · Mühlviertel

Mühlviertel |

## Neue Hoffnung für Eisenbahnbrücke - Sanierung ist wahrscheinlich

LINZ Gute Chancen gibt es nun, dass die Linzer Eisenbahnbrücke doch erhalten bleibt. Fachleute überprüfen derzeit, das 111 Jahre alte Bauwerk auch in Zukunft für den Verkehr zu nutzen.

Noch vor kurzem schien es, als ob die Denkmalgeschützte und für das Linzer Ortsbild sowie den Verkehr wichtige Brücke keine Zukunft hätte. Doch nun zeichnet sich ab, dass die „alte Dame“ weiterleben kann. Stadt Linz, Land, Bundesdenkmalamt und Brückeneigentümer ÖBB verhandeln intensiv über die älteste Linzer Donaubrücke. Die Gespräche werden in den kommenden Wochen abgeschlossen.

Von allen Beteiligten ist zu hören, dass die Verhandlungen sehr positiv verlaufen. Im vergangenen Jahr hatten sich die Verhandlungspartner mit ihren Vorstellungen noch eingebunkert, so dass eine positive Lösung für die Eisenbahnbrücke kaum noch möglich schien.

Die Brücke soll eigentlich ab Anfang 2013 gesperrt werden, da sie dann nicht mehr sicher sei. So steht es, wie mehrfach berichtet, im Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink. Er erstellte seinen Befund im Auftrag des Brückeneigentümers ÖBB. Nun wird



Bild vergrößern

111 Jahre alt ist die Eisenbahnbrücke. Die Chancen, dass sie noch (viel) älter wird, sind nun gestiegen.  
Bild: Weihbold

allerdings überlegt, die Brücke doch nicht Anfang 2013 zu sperren.

### **Sperre hinauszögern**

„Fachleute prüfen, ob durch spezielle Maßnahmen die Benützbarkeit über den 1. Jänner 2013 hinaus verlängert werden kann“, sagt der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Für eine große Sanierung ist eine Sperre der Eisenbahnbrücke allerdings unvermeidlich. Dem die Konstruktion muss abgebaut und an Land saniert werden.

Ob die Brücke hergerichtet werden kann, war im vergangenen Jahr monatelang umstritten. Verkehrspolitiker hatten das Gutachten von Professor Fink so interpretiert, dass die Brücke am Ende ihrer Lebensdauer angekommen sei. Widerlegt wurde diese Interpretation allerdings durch ein weiteres Gutachten. Der deutsche Industriearchäologe Rolf Höhmann, den das Bundesdenkmalamt eingeschaltet hatte, zeigte im vergangenen Sommer auf, dass die Eisenbahnbrücke doch noch repariert werden könne.

Die Stadt Linz begann indes mit Vorbereitungen für eine neue Brücke neben der Eisenbahnbrücke.

---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/muehlviertel/Neue-Hoffnung-fuer-Eisenbahnbruecke-Sanierung-ist-wahrscheinlich;art69,572315>

---

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2011 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

Brucke fürs erste, 5.16, 25.3.2011

Auf Eisenbahnbrücke werden zumindest Schlaglöcher gestopft

## Hängepartie um neuen Übergang

Die Eisenbahnbrücke bleibt eines der großen Sorgenkinder der Stadt! So ist die Fahrbahn schwer beschädigt, Schlagloch reiht sich an Schlagloch. Aber zumindest dafür sind die Kompetenzen geregelt, die Stadt ist zuständig. Während sie bei der neuen, geplanten Brücke in der Warteschleife hängt.

„Unsere Experten werden die Fahrbahn untersuchen und herrichten“, sagt Verkehrsreferent Klaus

Luger der Schlagloch-Allee den Kampf an. Wobei ihm die Eisenbahnbrücke noch mehr Sorgen macht. Denn trotz laufender Gespräche zwischen Eigentümer ÖBB und Denkmalamt ist ihre Zukunft offen. Weshalb

auch die Planungen für die von der Stadt geplante neue Brücke unmittelbar daneben zur Hängepartie werden. „Wir müssen ja wissen, ob Individualverkehr und Straßenbahn diese Brücke benutzen oder ob auch die alte Eisenbahnbrücke weiter befahren werden kann. Auch der Abstand der Pfeiler ist noch unklar“, so Luger.

Derzeit wird – wie berichtet – die Eisenbahnbrücke soweit saniert, dass sie bis 31. Dezember 2012 hält. Danach sollte sie gesperrt werden. Intern wird auch darüber beraten, sie länger offen zu halten. Angesichts des Zustands der Brücke ist das aber kaum vorstellbar.

Foto: Werner Röchliger



◀ Eisenbahnbrücke:  
Fahrbahn kaputt.

Kraue für extra, 524, 13.4.2011

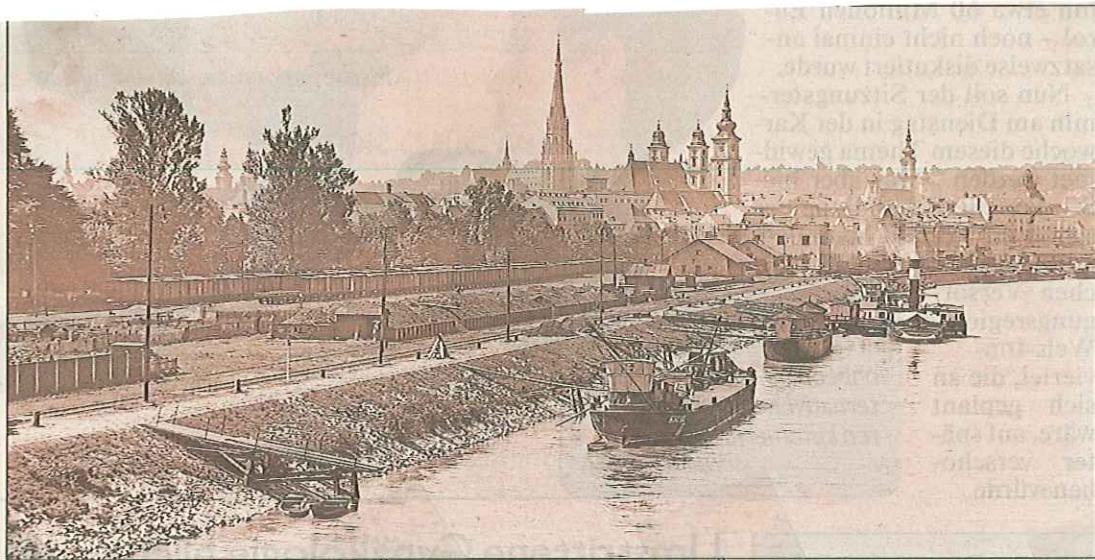


Foto: Stadtarchiv

Dieser beeindruckende Anblick eröffnete sich einem im Jahr 1927, wenn man von der Linzer Eisenbahnbrücke auf die Donaulände hinübersah.

### Oberösterreich in alten Ansichten

Heute hauptsächlich als Erholungspark für die Linzer und auch als Schauspielplatz für bekannte Kulturveranstaltungen gedacht, wurde das Areal direkt an der Donau damals noch von Unternehmen, die per Schiff beliefert wurden, industriell genutzt.

Stangl, AK (20) ● Konzert Heilw

*Volksblatt*

8 | Oberösterreich

16.4.2011

## Eisenbahnbrücke: Zukunft auf Eis gelegt

LINZ — Die Frage der künftigen Verkehrslösung in der Causa Eisenbahnbrücke bleibt weiterhin ungeklärt. Zuletzt hat der Linzer Verkehrsreferent Klaus Luger das Datum für eine Lösung neuerlich nach hinten verlegt. Nun soll erst im Sommer 2011 feststehen, wie es mit der Befahrbarkeit der sanierten Brücke weitergeht. „Die Aufgeregtheit der ersten Tage ist auch beim Linzer Verkehrsreferenten dem Spiel auf Zeit gewichen. Auf der Strecke bleiben damit die Autolenker und jene, auf die bei einer Sperrung der Eisenbahnbrücke massive zusätzliche Verkehrsbelastungen in den Wohngebieten zukommen werden“, sagt ÖVP-Klubobmann Klaus Fürlinger. Erstmals sei bereits 2005 mittels Gemeinderatsanfrage an den Linzer Bürgermeister auf den Sanierungsbedarf hingewiesen worden. Diese Warnung verhallte allerdings genauso wie die fünf weiteren Gemeinderats-Initiativen.

Kronen Zeitung, 5.2.6.127

LINZ EXTRA

Santana 16 NOV 2011

# Auf dem alten Übergang könnte die Straßenbahn die Donau „Ju“ vom Denkmulam für

Für die künftige Verkehrslösung der baufälligen Eisenbahnbrücke zeichnet sich eine Lösung ab: Das Tragwerk der Brücke soll um einen Meter verbreitert werden und die zweispurige Bim über die Donau bringen. Dann bräuchte die Stadt daneben „nur“ eine neue Autobrücke. Das Denkmalamt stimmte bereits einer Prüfung zu.

wissen wir, ob die Variante einer Meter verbreitern und künftig dort nur noch die Straßenbahn auf der neuen Schienennachse über die Donau führen, könnten alle notwendigen Sicherheitsabstände eingehalten werden“, beschreibt SP-Verkehrsreferent Klaus Luger. Zuletzt stimmte auch das Bundesdenkmalamt einer Prüfung dieser Lösung durch Experten zu. „Bis Ende August

rat Luger. Das würde dann auch in den Zeitplan der Stadt passen, will man doch die Einreichplanung für die zweite Schienennachse bis November abschließen.

Sollte nämlich die Eisenbahnbrücke doch saniert und für die Straßenbahn benutzt werden, bräuchte die

Pochinger

gung könnte die Straßenbahn die Donau

überqueren, auf dem neuen könnten Autos Badler & Co fahren

# breitere Eisenhahnbrücke!

Stadt für die restlichen Verkehrsteilnehmer sicher keinerlei

Der VP drängt weiter auf Lösungen bei der drohenden Sperrung der Eisenbahnbrücke: „Es ist höchste Zeit für Überlegungen, wie Autolenker und Straßenanrainer vor dem Gröbsten bewahrt werden können“, so VP-Klubobmann Klaus Fürlinger. Eine laufende Prüfung soll klären, ob Spezialallegierungen an Rostflächen zum Aufschub der Sperrre um bis zu zwei Jahre führen könnten.

110

99 Speziallegierungen für die Rostfächen können die Lebensdauer der Brücke um zwei Jahre verlängern. Verkehrsreferent Klaus Luger (SP)

Bis August steht endgültig fest, wie es mit der Sanierung und künftigen Befahrbarkeit der 1897 erbauten Linzer Eisenbahnbrücke weitergeht. ▶

HEUTE, 18.4.1011, 513

Bis 409.000 Autos täglich – Eisenbahnbrücke 2012 nicht mehr befahrbar:

# Linz droht Verkehrs-Infarkt

**M**ehr als 120.000 Auto-Pendler quälen sich pro Tag durch die Stadt. Staus sind die logische Folge. Die geplante Sperre der Eisenbahnbrücke verschärft die Situation. „Die Autos werden dann die Wohngebiete verstopfen“, warnt ÖVP-Klubchef Klaus Fürlinger und attestiert Verkehrsreferent Klaus Luger (SPÖ) fehlende Ideen.

„Unser Appell, endlich Lösungen für den umgeleiteten Verkehr vorzustellen, verhallen immer wieder“, ärgert sich Fürlinger, der Staus und den drohenden Verkehrsinfarkt voraussagt. „Die SPÖ soll endlich Verantwortungsgefühl und Handlungsbereitschaft zeigen!“ Wenig beeindruckt von Fürlingers Forderungen zeigt sich

der angesprochene Verkehrsreferent Luger: „Wir prüfen derzeit, wie die Eisenbahnbrücke

## Urfahrmarkt-Sperre bringt 9 Kilometer Stau

über das Jahr 2012 hinaus für Autos benützbar ist.“ Außerdem soll noch im November

der Plan für eine neue Brücke eingereicht werden. Zu Fürlingers Vorwurf, dass Autos die

## 70.000 Autos queren 2025 Nibelungenbrücke

Wohngebiete verstopfen würden, sagt Luger: „Wenn die ÖVP künftig das Urfahrmarktgelände für Autos sperren will, verursacht das einen täglichen Stau von neun Kilometern.“

15.000 Autos queren täglich die Eisenbahnbrücke. Sie müssen bis zur Fertigstellung auf

Voest-, Nibelungen- und Steyregger Brücke ausweichen. 48.000 Fahrzeuge sind täglich auf der Nibelungenbrücke unterwegs. „In 15 Jahren können es 70.000 sein, vorausgesetzt, der Westring kommt nicht“, sagt Luger. Apropos Nibelungenbrücke: Im kommenden Jahr soll eine Verbreiterung der Brücke um 75 Zentimeter auf beiden Seiten anstehen, um so die Radwege zu attraktivieren. Kosten: 1,6 Millionen Euro. Die 189.845 Linzer benützen täglich 171.345 Mal das Auto, um ihre Wege zurückzulegen.

Donnerstag 27.4.2011

Seite 22

Nur Schmalspur-Regiotram des Landes

## Keine Autos auf

Mit der Festlegung des Landes auf eine Schmalspur-Regiotram anstelle der bestehenden Mühlkreisbahn steht auch das Schicksal der maroden Eisenbahnbrücke endgültig fest: Die Brückeneigentümer ÖBB wollen das Bauwerk rasch abtragen, das – saniert und um einen Meter verbreitert – zum reinen Bim-Übergang wird.

„Krone“-Leser wissen, dass das Bundesdenkmalamt der Verbreiterung des

Damit wäre die Eisenbahn-

fährt künftig über alten Donau-Übergang

## Eisenbahnbrücke

brücke nach einer Sanierung breit genug für die Bim. Und seit Mittwoch ist fix, dass neben Fußgängern und Radfahrern dort auch die neue Landes-Schmalspurbahn, die als Nachfolger für die Mühlkreisbahn präsentiert wurde, zweispurig über die Donau geführt wird. Direkt daneben braucht die Stadt also nur eine reine Autobrücke zu bauen. „Die Einreichplanungen für die Eisenbahnbrücke und die nun schmälere Autobrücke liegen bis November vor“, so Verkehrsreferent Klaus Lüger. Auch das Abriss-Szenario für die Eisenbahnbrücke sei nun fix vom Tisch.

Am Baubeginn der Autobrücke im Jahr 2014 ändert sich nichts – die Bauzeit soll zwei Jahre betragen. Dafür könnte die Laufzeit der Eisenbahnbrücke bis zur Generalsanierung um zwei Jahre auf Ende 2014 verlängert werden – der Einsatz einer Speziallegierung wird der-

zeit geprüft. Zudem liegen weitere Gespräche zwischen Land, Stadt und den Brückeneigentümern ÖBB an. „Wir wollen rasch Klarheit bieten“, so ÖBB-Sprecher Mario Brummayer. Insider wissen: Die ÖBB wollen sich von ihrem „Sorgenkind“ nur allzu gerne trennen ...

Am Denkmalamt wird es nicht scheitern, ob die Brücke nun einen Meter oder 1,40 Meter breiter wird.

SP-Verkehrsreferent Klaus Lüger

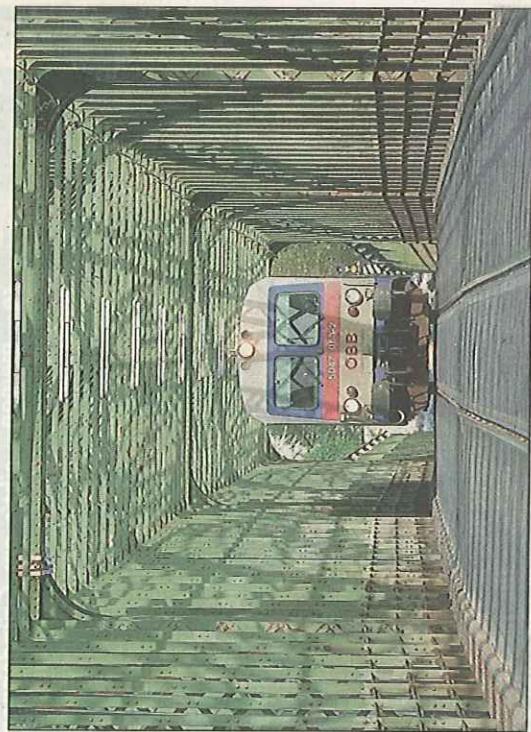
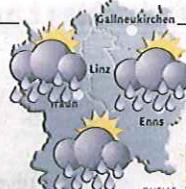


Foto: Werner Pöchinger

Eine Volleisenbahn wird nicht mehr lange über die Brücke fahren

# Land&Leute

aus dem **Großraum Linz** und dem **Mühlviertel**



## WETTERWETE

## Prognose für VIERTAGEVORSHAU



Ihr Wetter im Internet auf [nachrichten.at/wetter](http://nachrichten.at/wetter)

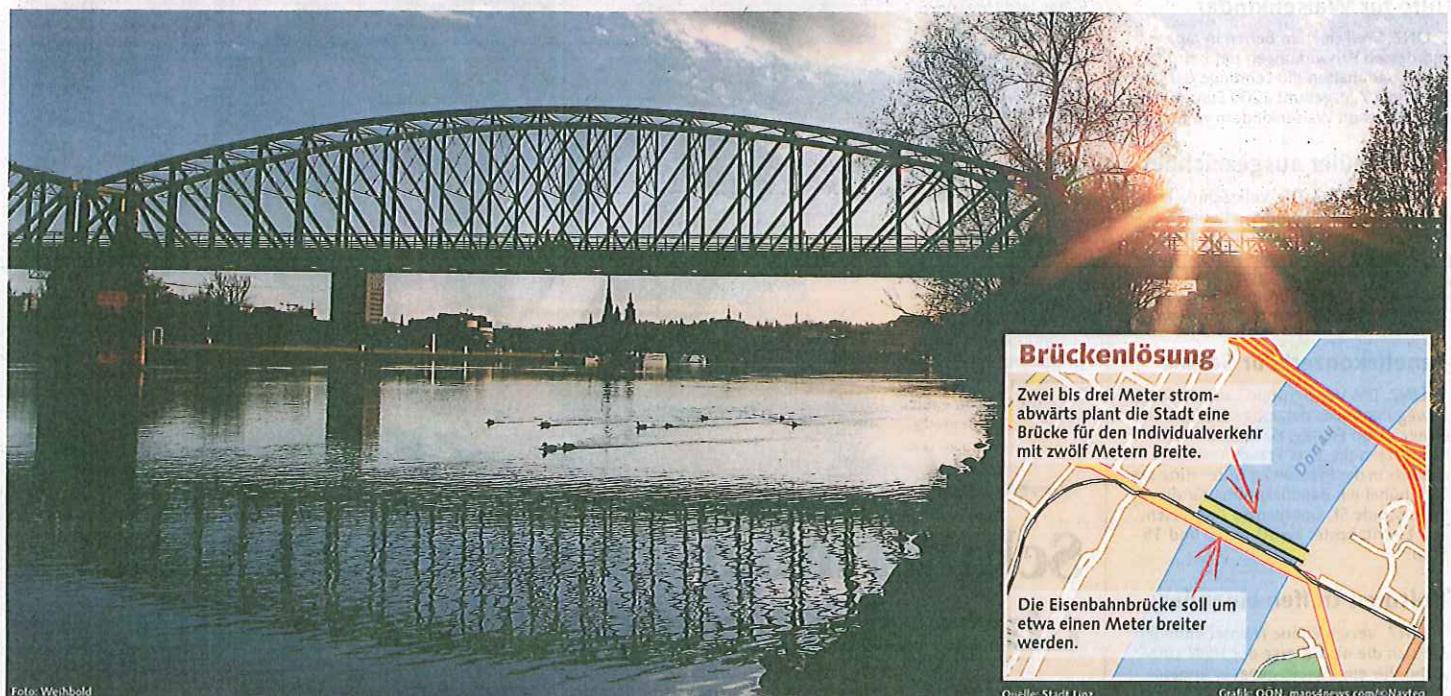


Foto: Weihbold



Quelle: Stadt Linz

Gratik: OÖN, [mapsnews.com/](http://mapsnews.com/) / Navteq

## Eisenbahnbrücke soll doch breiter werden

**LINZ.** Das Denkmalamt hat seine Einwände gegen eine Verbreiterung der renovierungsbedürftigen Eisenbahnbrücke aufgegeben. Bis Herbst soll nun geklärt werden, wie teuer eine Sanierung kommt und wer wie viel zahlen muss. Daneben plant die Stadt eine Brücke für den Individualverkehr.

von HERBERT SCHORN

„In einem begrenzten und begründeten Ausmaß stimmen wir der Verbreiterung der Eisenbahnbrücke zu“, erklärt Richard Wittasek vom Bundesdenkmalamt. Vorstellbar ist für ihn etwa ein Meter, der in der Mitte der Brücke hinzugefügt wird: „Das hängt aber von den Angaben der Linz AG ab.“

Damit soll das Problem Eisenbahnbrücke, die Ende 2012 wohl wegen Baufälligkeit gesperrt werden muss, zweifach gelöst werden: Die 111 Jahre alte Brücke soll nach der Sanierung nur noch für Straßenbahnen verwendet werden. Daneben plant die

Stadt eine neue Brücke für Busse, Autos, Radler und Fußgänger.

Die denkmalgeschützte Brücke ist wichtig für zwei zentrale Verkehrsprojekte: Zum einen soll die zweite Linzer Schienenachse (vom Mühlkreisbahnhof zum Bulgariplatz) über die Brücke führen, zum anderen könnte die als Ersatz für die Mühlkreisbahn angedachte Regio-Tram von Rohrbach zum Mühlkreisbahnhof über diese Trasse die Pendler ins Zentrum bringen.

### Im Herbst Verhandlungen

Bisher hatte das Denkmalamt eine Verbreiterung der Brücke abgelehnt, die Linz AG aber mit Verweis auf zu wenig Platz für Fluchtwege gefordert. „Die Frage der Fluchtwege ist heikel“, sagt Wittasek nun. Die Linz AG müsse jetzt auf den Tisch legen, wie viel Platz wirklich benötigt werde: „Erst dann können wir prüfen, wie das begründet wird.“

Der Brückeneigentümer ÖBB, der die Brücke nach dem Wegfall der Mühlkreisbahn wohl nicht

mehr braucht, will die weitere Entwicklung nicht kommentieren: „Wir verhandeln weiterhin mit dem Denkmalamt“, sagt ÖBB-Sprecher Mario Brunnmayr.

Der für den Verkehr zuständige Linzer Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) hofft, dass bis Ende September die technischen Details der Sanierung der Brücke geklärt sind. „Dann können wir verhandeln, wer wie viel zahlt und wer die Brücke in Zukunft übernimmt“, sagt Luger.

Und dann kann auch die Stadt mit den Intensivplanungen für die zwölf Meter breite Brücke abgelehnt, die Linz AG aber mit Verweis auf zu wenig Platz für Fluchtwege gefordert. „Die Frage der Fluchtwege ist heikel“, sagt Wittasek nun. Die Linz AG müsse jetzt auf den Tisch legen, wie viel Platz wirklich benötigt werde: „Erst dann können wir prüfen, wie das begründet wird.“

Der Brückeneigentümer ÖBB, der die Brücke nach dem Wegfall der Mühlkreisbahn wohl nicht

### STICHWORT

### Eisenbahnbrücke: täglich 15.000 Autos

15.000 Fahrzeuge fahren an einem Wochentag durchschnittlich über die Eisenbahnbrücke. Das könnte bald vorbei sein: Ende 2012 droht die Sperre der 111 Jahre alten Brücke wegen Baufälligkeit. Derzeit verhandeln das Denkmalamt, Stadt Linz, Land Oberösterreich und Brückeneigentümer ÖBB über die Zu-

kunft des denkmalgeschützten Bauwerks. Neuen Schwung in die Verhandlungen brachte die Vorstellung der Regio-Tram, einer Straßenbahn bis Rohrbach statt der Mühlkreisbahn: Nun hat auch das Land ein Interesse am Erhalt der Brücke für die Straßenbahn, die ÖBB werden sie wohl nicht mehr benötigen.

OO-Nachrichten

3.5.2011

S. 33



„In einem begrenzten und begründeten Ausmaß stimmen wir der Verbreiterung der Eisenbahnbrücke zu. Für uns ist etwa ein Meter vorstellbar.“



„Wir werden weiterhin mit dem Denkmalamt verhandeln. Wir warten das Ende der Gespräche ab und werden dann weitersehen.“



„Unser Ziel ist, dass wir Ende September Klarheit haben. Dann können wir verhandeln, wer wie viel zahlt und wer die Brücke in Zukunft übernimmt.“

# ÖNachrichten nachrichten.at

03. Mai 2011 - 00:04 Uhr · Herbert Schorn · Linz

Linz

## Eisenbahnbrücke soll doch breiter werden

LINZ. Das Denkmalamt hat seine Einwände gegen eine Verbreiterung der renovierungsbedürftigen Eisenbahnbrücke aufgegeben. Bis Herbst soll nun geklärt werden, wie teuer eine Sanierung kommt und wer wie viel zahlen muss. Daneben plant die Stadt eine Brücke für den Individualverkehr.

„In einem begrenzten und begründeten Ausmaß stimmen wir der Verbreiterung der Eisenbahnbrücke zu“, erklärt Richard Wittasek vom Bundesdenkmalamt. Vorstellbar ist für ihn etwa ein Meter, der in der Mitte der Brücke hinzugefügt wird: „Das hängt aber von den Angaben der Linz AG ab.“

Damit soll das Problem Eisenbahnbrücke, die Ende 2012 wohl wegen Baufälligkeit gesperrt werden muss, zweifach gelöst werden: Die 111 Jahre alte Brücke soll nach der Sanierung nur noch für Straßenbahnen verwendet werden. Daneben plant die Stadt eine neue Brücke für Busse, Autos, Radler und Fußgeher.

Die denkmalgeschützte Brücke ist wichtig für zwei zentrale Verkehrsprojekte: Zum einen soll die zweite Linzer Schienennachse (vom Mühlkreisbahnhof zum Bulgariplatz) über die Brücke führen, zum anderen könnte die als Ersatz für die Mühlkreisbahn angedachte Regio-Tram von Rohrbach zum Mühlkreisbahnhof über diese Trasse die Pendler ins Zentrum bringen.

### Im Herbst Verhandlungen

Bisher hatte das Denkmalamt eine Verbreiterung der Brücke abgelehnt, die Linz AG aber mit Verweis auf zu

[Bild vergrößern](#)

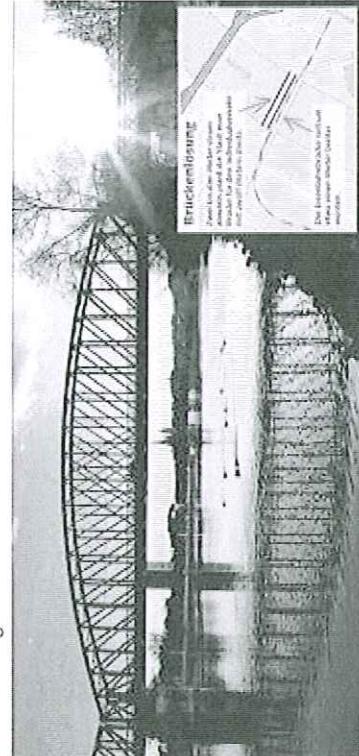


Bild: OÖN Grafik

wenig Platz für Fluchtwiege gefordert. „Die Frage der Fluchtwiege ist heikel“, sagt Wittasek nun. Die Linz AG

müsste jetzt auf den Tisch legen, wie viel Platz wirklich benötigt werde. „Erst dann können wir prüfen, wie das begründet wird.“

Der Brückeneigentümer ÖBB, der die Brücke nach dem Wegfall der Mühlkreisbahn wohl nicht mehr braucht, will die weitere Entwicklung nicht kommentieren: „Wir verhandeln weiterhin mit dem Denkmalamt“, sagt ÖBB-Sprecher Mario Brunnmayr.

Der für den Verkehr zuständige Linzer Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) hofft, dass bis Ende September die technischen Details der Sanierung der Brücke geklärt sind. „Dann können wir verhandeln, wer wie viel zahlt und wer die Brücke in Zukunft übernimmt“, sagt Luger.

Und dann kann auch die Stadt mit den Intensivplanungen für die zwölf Meter breite Brücke für den Individualverkehr anfangen, die 35 bis 50 Millionen Euro kosten und zwei Spuren sowie einen Geh- und Radweg enthalten soll. Planung und Bau werden etwa drei bis vier Jahre dauern. Um eine Sperre der Donauquerung für die Autofahrer so kurz als möglich zu halten, wird derzeit intensiv geprüft, ob sie über Ende 2012 hinausgezögert werden kann. Luger: „Die Chance ist gegeben.“

#### **Eisenbahnbrücke: täglich 15.000 Autos**

15.000 Fahrzeuge fahren an einem Wochentag durchschnittlich über die Eisenbahnbrücke. Das könnte bald vorbei sein: Ende 2012 droht die Sperre der 111 Jahre alten Brücke wegen Baufälligkeit. Derzeit verhandeln das Denkmalamt, Stadt Linz, Land Oberösterreich und Brückeneigentümer ÖBB über die Zukunft des denkmalgeschützten Bauwerkes. Neuen Schwung in die Verhandlungen brachte die Vorstellung der Regio-Tram, einer Straßenbahn bis Rohrbach statt der Mühlkreisbahn: Nun hat auch das Land ein Interesse am Erhalt der Brücke für die Straßenbahn, die ÖBB werden sie wohl nicht mehr benötigen.

---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung

Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Eisenbahnbruecke-soll-doch-breiter-werden;art66,612544>

---

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2011 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

# Eisenbahnbrücke

Für die Reparaturen und Verbreiterung

Nach dem grundsätzlichen „Ja“ vom Denkmalamt zur Verbreiterung der Eisenbahnbrücke geht es nun um die Details. Dazu haben die Stadt Linz und die ÖBB eine Studie über Vorgehensweise, Kosten und Zeitplan in Auftrag gegeben. Eines steht jedoch bereits fest: Für die Sanierung muss die Brücke ins „Trockendock“ an Land. „Durch die jährliche Salzstreuung ist die Brücke so kaputt, dass sie für die Sanierung an Land gebracht werden muss“, erklärt Richard Wittasek vom Bun-

denkmalamt. Dazu haben Schiffskräne je einen Bogen aus und bringen ihn ans Donauufer. Im Trockendock wird das Bauwerk schließlich renoviert.

Im Zuge dieser Arbeiten könnte die Brücke auch verbreitert werden. „Ich hoffe,

VON ELISABETH STEPHAN

dass man dafür die Konstruktion nicht auseinander schneiden muss. Vielleicht gibt es Stellen, wo die Tech-

Für die Reparaturen und Verbreiterung soll der Donauübergang mit Kränen an Land gebracht werden:

# muss ins „Trockendock“!

niker die Brücke zerlegen können“, sagt Wittasek. „Dann werden die Teile zur Verbreiterung in der Mitte mit nietenähnlichen Verschraubungen eingesetzt.“

Derzeit steht jedoch noch nicht einmal fest, ob die Verbreiterung von einem Meter für die notwendigen Sicherheitsabstände beim Straßenbahnbetrieb ausreichen würde. Und auch Kostenschätzungen gibt es noch keine. „Wir haben gemeinsam mit den ÖBB eine Studie in Auftrag gegeben. Experten sollen die technische Machbarkeit, die Kosten und einen genauen Zeitplan erarbeiten“, erklärt SP-Verkehrsstadtrat Klaus Luger. Bis September soll die Untersuchung abgeschlossen sein und als Basis für die nächsten Schritte dienen. „Wenn die Kosten am Tisch liegen, können wir in Verhandlungen mit den ÖBB treten. Ich glaube, dass wir ein gutes Übereinkommen finden“, ist Luger zuversichtlich.

 Eine Verbreiterung der Brücke kann so umgesetzt werden, dass sie optisch nicht erkennbar ist. **66**  
Richard Wittasek, Denkmalamt

Donne 14.5.2011

Seite 24

## Neue Donaubrücke könnte bis Mitte **Speziallacke sollen vor dem Stauchaos**

Der Verkehr in Linz könnte 2013 komplett zusammenbrechen: Aus derzeitiger Sicht muss die Eisenbahnbrücke ab 31. Dezember 2012 für den Verkehr gesperrt werden. Eine neue Donaubrücke ist dann jedoch sicher noch nicht fertig gestellt. Daher bastelt die Stadt an einer Variante, um diesem Horrorszenario zu entgehen.

 LINZ EXT

## **2014 gebaut sein: Stadt Linz bewahren**

„Es gibt ein Wunschszenario, und wir setzen alles daran, damit wir es umsetzen können“, meint SP-Verkehrsstadtrat Klaus Luger. Und dabei steht und fällt alles mit der Eisenbahnbrücke. Bereits heuer werden Ausbesserungsarbeiten am Unterbau erledigt. Und durch das Auftragen von speziellen Lacken und Legierungen wäre die Brücke nicht so anfällig für Salzstreuung und Nässe. „Bis zum Herbst werden wir mit den ÖBB klären, ob wir die Brücke technisch und rechtlich bis zu zwei Jahren länger nutzen können“, so Luger.

Dieser Zeitraum würde ausreichen, um die neue Brücke zu bauen und das schlimmste Stauchaos zu verhindern. Zeitplan: die fertige Einreichplanung bis Mitte 2012, anschließend die Rechtsverfahren – und frühestes Baubeginn Ende 2013. Wenn alles nach Plan läuft, wäre die neue Autobrücke Mitte 2014 fertig ...

# OÖNachrichten nachrichten.at

---

08. Juni 2011 - 00:04 Uhr · Erhard Gstöttner · Kommentar

Kommentar

## Impotente Politik?

### Das unselige Polit-Theater um neue Brücken in Linz

Geht es nach den Ankündigungen, so fahren wir längst über die zusätzliche Donaubrücke in Linz. Der seinerzeitige Baulandesrat Josef Pühringer (seit 1995 Landeshauptmann) kündigte den Brückenbau in den Neunzigerjahren an. Auch der seinerzeitige Wirtschaftsminister und nachmalige Bundeskanzler Wolfgang Schüssel befeuerte die Brücken-Hoffnungen der Menschen im Großraum Linz.

Doch weder im Landtagswahljahr 1997, noch im Landtagswahljahr 2003 und auch nicht im Landtagswahljahr 2009 begann der versprochene Bau der zusätzlichen Brücke.

Nun heißt es: 2015 (da finden in Oberösterreich die nächsten Landtagswahlen statt) beginnt der Bau der Donaubrücke zwischen Oberer Donaulände und Urfahwänd. Aha, da sind wir aber wieder gespannt. Oder anders ausgedrückt: Wer's glaubt, wird selig.

Die andere Brücken-Tragödie (oder ist es eine Farce?) betrifft die Nibelungenbrücke. Seit Jahren werden Verbesserungen für Radfahrer und Fußgeher versprochen. Jetzt gibt es wieder einen Plan. Doch den bezweifelt das Land.

---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/nachrichten/meinung/kommentar/Kommentar;art13612,644863>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2011 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

# ÖÖNachrichten nachrichten.at

---

08. Juni 2011 - 00:04 Uhr · Linz

Linz

## Nibelungenbrücke: Land blockiert Ausbau für Radfahrer

LINZ. Die geplante Verbreiterung der Linzer Nibelungenbrücke ist wieder ins Stocken geraten. Das Land hat starke Bedenken gegen den Plan der Stadt Linz, den Geh- und Radweg auf beiden Seiten um je 80 Zentimeter zu verbreitern.

Straßenbaureferent Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) hat zwei Einwände. Der erste Einwand ist ein technischer. Laut Brückenbauabteilung des Landes, so Hiesl, könne nach der Verbreiterung das Brückenprüfgerät nicht mehr auf der Nibelungenbrücke eingesetzt werden. Mit diesem Gerät wird der Unterbau von Brücken überprüft.

### Verbreiterung zu teuer?

Beim zweiten Einwand geht es ums Geld. Laut Berechnungen der Stadt Linz werde die Verbreiterung der Nibelungenbrücke 1,4 Millionen Euro kosten. Hiesl beruft sich indes auf Landesexperten, die die Baukosten mit zwei Millionen Euro beziffern. Darum legt sich Hiesl nicht fest, ob das Land dazuzahlen werde. Angesichts der Kosten sei das Vorhaben überhaupt fragwürdig, teilt Hiesl in einem Schreiben mit: „Es wird stark angezweifelt, ob die Investitionskosten von rund zwei Millionen Euro den erzielbaren Nutzen rechtfertigen.“

---

Quelle: ÖÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Nibelungenbruecke-Land-blockiert-Ausbau-fuer-Radfahrer;art66,644849>

© ÖÖNachrichten / Wimmer Medien 2011 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

# 0ÖNachrichten nachrichten.at

08. Juni 2011 - 00:04 Uhr · Erhard Gstöttner · Linz

Linz

## Das Brücken-Gfrett: Nicht nur die Nibelungenbrücke ist Sanierungsfall

LINZ Neu asphaltiert wird am kommenden Wochenende die Linzer Nibelungenbrücke. Die Fahrbahn von Urfahr nach Linz ist von Freitag, 19.30 Uhr, bis Dienstag um 4 Uhr gesperrt. Saniert werden muss aber nicht nur die Nibelungenbrücke.

Sanierungsfälle sind auch die 111 Jahre alte Eisenbahnbrücke und die Voest-Brücke. Die halbseitige Sperrung der Nibelungenbrücke am Wochenende ist somit nur ein Vorgeschmack auf künftige Verkehrsprobleme in Linz.

Bereits am vergangenen verlängerten Wochenende von Christi Himmelfahrt bis Montag in der Früh war die Fahrbahn von Linz nach Urfahr wegen Asphaltierungsarbeiten gesperrt. Verkehrschaos gab es keines, aber am Freitag- und Samstagnachmittag Staus, am Sonntag stockenden Verkehr.

### Probleme in Urfahr-Zentrum

Für das kommende Pfingstwochenende werden Probleme am Sonntag- und Montagnachmittag erwartet, wenn die Ausflügler aus dem westlichen Mühlviertel nach Linz zurückkehren. Sie müssen dann durch das Zentrum von Urfahr (Mühlkreisbahn-, Kaar-, Haupt- und Freistädter Straße) fahren, um zur Eisenbahn- oder

[Bild vergrößern](#)



Baustelle Nibelungenbrücke: Von Freitag, 19.30 Uhr, bis Montag, 4 Uhr, wird die Fahrbahn von Urfahr nach Linz neu asphaltiert. Bild: Weihbold, gsto

Voest-Brücke und so in den südlichen Teil von Linz zu kommen.

Das ist nur der Auftakt zu weiteren Brückensperren. Für die Eisenbahnbrücke zeichnet sich ab, dass sie nicht weggerrissen, sondern doch saniert wird. Das denkmalgeschützte Bauwerk soll künftig aber nicht mehr dem Auto-, sondern nur noch dem Schienenverkehr dienen. Die ÖBB brauchen die alte Brücke voraussichtlich nicht mehr. Allerdings soll die von der Stadt Linz angestrebte zweite Straßenbahnachse über die Eisenbahnbrücke führen.

### Zwei weitere Brücken geplant

Flussabwärts zwischen Eisenbahn- und Voestbrücke plant die Stadt Linz eine 13,45 Meter breite Brücke für Autos, Radfahrer und Fußgeher. Die Fahrbahn wird rund acht Meter breit. In den nächsten Wochen entscheiden die zuständigen Stellen, ob für die Brücke eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist. „Ohne UVP sind Planung und die nötigen Verfahren in zwei Jahren erledigt“, sagt der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Der Bau werde dann eineinhalb bis zwei Jahre dauern. Somit könnte die neue Brücke frühestens 2015 fertig sein.

Auch dann ist nicht Schluss. Denn nach der Sanierung der Eisenbahnbrücke und dem Bau der neuen Straßenbrücke wird die Voest-Autobahnbrücke saniert. „Voraussichtlich ab 2016“, sagt Asfinag-Sprecherin Anita Oberholzer. Die Westring-Brücke oberhalb von Alt-Urfahr wird dann noch nicht zur Verfügung stehen. Deren Bau beginnt frühestens 2015.

---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Das-Bruecken-Gfrett-Nicht-nur-die-Nibelungenbruecke-ist-Sanierungsfall;art66,644809>

---

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2011 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

# 0ÖNachrichten nachrichten.at

---

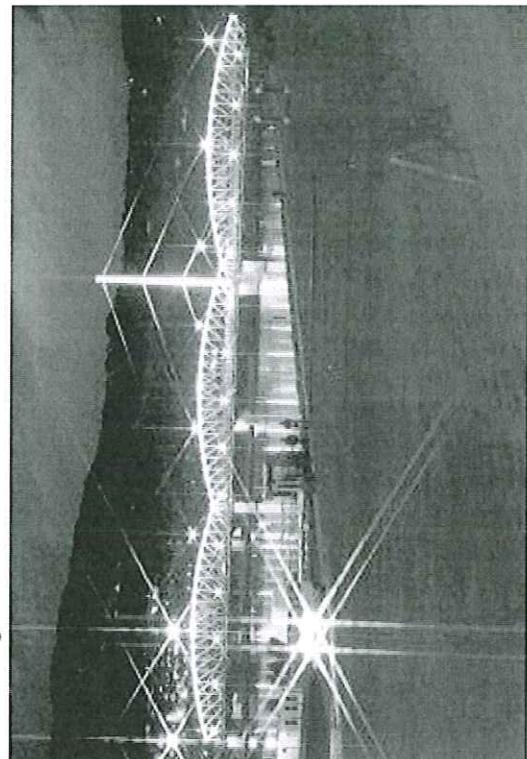
08. Juni 2011 - 00:04 Uhr · Linz

Linz

## Die 111 Jahre alte Eisenbahnbrücke hat jetzt wieder eine Zukunft

LINZ Ende 2009 schien es, als müsste die Linzer Eisenbahnbrücke abgerissen werden. Jetzt hat das alte Brückenbauwerk durchaus wieder Zukunft.

[Bild vergrößern](#)



Die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke soll Straßenbahnbrücke werden. Bild: OÖN/wa

Politiker interpretierten vor eineinhalb Jahren das Gutachten von Josef Fink, Professor an der Technischen Universität (TU) Wien, als Todesurteil für das denkmalgeschützte Bauwerk. Die Brücke sei bei Windgeschwindigkeiten von mehr als 70 km/h einsturzgefährdet, hieß es damals. Das im Sommer 2010 vorgelegte Gutachten des deutschen Denkmalschutzexperten Rolf Höhmann besagt wiederum, dass die Brücke saniert werden kann.

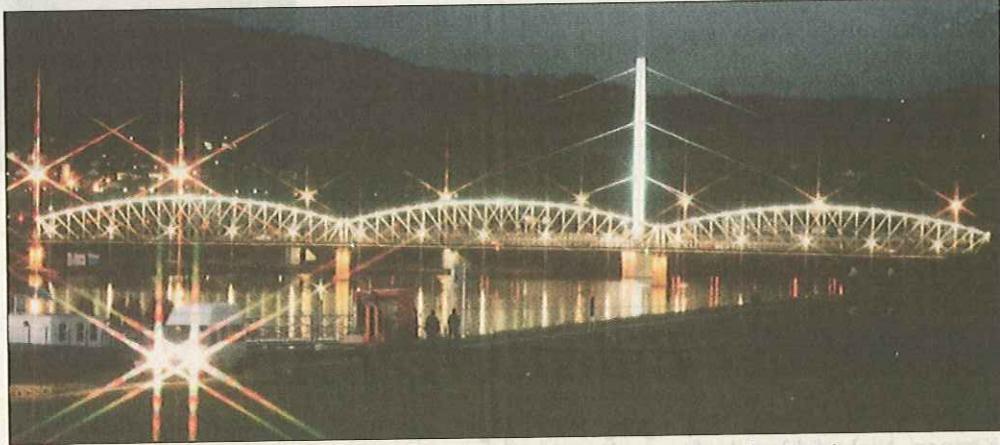
Nun ist eine Sanierung wahrscheinlich. Land, Stadt Linz und ÖBB haben eine Vereinbarung für das weitere Vorgehen ausgetüftelt. Grundsätzlich fix ist, dass die Brücke verbreitert und für die neue Straßenbahn-achse genutzt werden soll. Ein Gutachter soll die technischen Möglichkeiten und die Kosten klären. „Gerüchteweise ist von Kosten von zwölf bis 40 Millionen Euro die Rede. Für Verträge und Beschlüsse brauchen wir aber präzise Angaben“, sagt der Linzer Verkehrsreferent Klaus Luger (SP). (gsto)

---

Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Die-111-Jahre-alte-Eisenbahnbruecke-hat-jetzt-wiedereine-Zukunft;art66,644850>

---

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2011 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung



Die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke soll Straßenbahnbrücke werden. Foto: OÖN/wa

## Die 111 Jahre alte Eisenbahnbrücke hat jetzt wieder eine Zukunft

LINZ. Ende 2009 schien es, als müsste die Linzer Eisenbahnbrücke abgerissen werden. Jetzt hat das alte Brückenbauwerk durchaus wieder Zukunft.

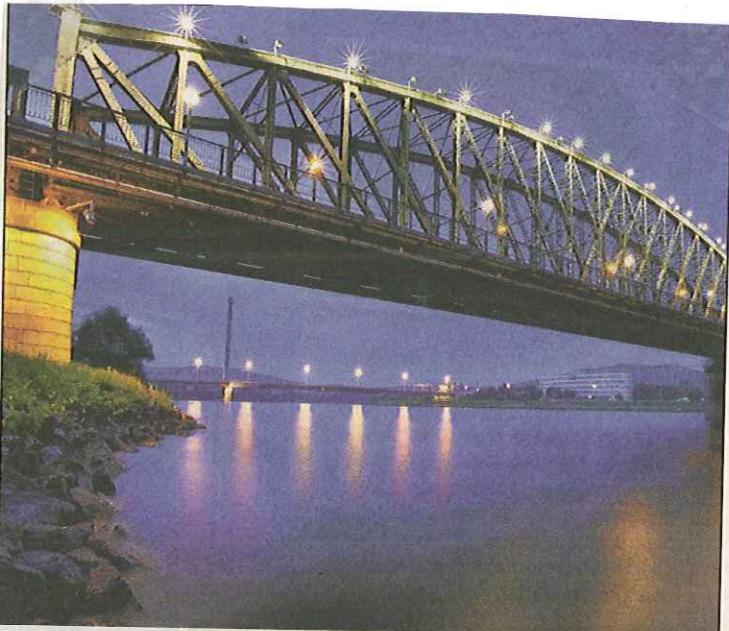
Politiker interpretierten vor eineinhalb Jahren das Gutachten von Josef Fink, Professor an der Technischen Universität (TU) Wien, als Todesurteil für das denkmalgeschützte Bauwerk. Die Brücke sei bei

Windgeschwindigkeiten von mehr als 70 km/h einsturzgefährdet, hieß es damals. Das im Sommer 2010 vorgelegte Gutachten des deutschen Denkmalschutzexperten Rolf Höhmann besagt wiederum, dass die Brücke saniert werden kann.

Nun ist eine Sanierung wahrscheinlich. Land, Stadt Linz und ÖBB haben eine Vereinbarung für das weitere Vorgehen ausgetüftelt.

Grundsätzlich fix ist, dass die Brücke verbreitert und für die neue Straßenbahnachse genutzt werden soll. Ein Gutachter soll die technischen Möglichkeiten und die Kosten klären. „Gerüchteweise ist von Kosten von zwölf bis 40 Millionen Euro die Rede. Für Verträge und Beschlüsse brauchen wir aber präzise Angaben“, sagt der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). (gsto)

Volksblatt, o. ö., S 10, 9. 6. 2011



**Radbrücke** Die sanierungsbedürftige Eisenbahnbrücke ausschließlich als Rad- und Fußgängerübergang zu nützen, schlagen die Linzer Grünen vor. Das würde zum einen deutlich zur Steigerung der Lebensqualität der Radfahrer und Fußgeher beitragen, aber auch Kosten sparen, so Klubobfrau Gerda Lenger. Eine Verbreiterung der Brücke, um sie als Straßenbahnachse zu nützen, bedeutet nämlich Mehrkosten von 40 Mio. Euro. Lenger plädiert nun dafür, die Rad-Variante prüfen zu lassen.

Foto: Röbl

Kreis Zeitung  
Linz ex tra

Seite 24

So. 11.6. 2011

## Eisenbahnbrücke

Das Gutachten für die Speziallackierung zur Lebensdauer-Verlängerung fehlt noch

Während die Teilsperre der Nibelungenbrücke die Nerven der Autofahrer am Pfingstwochenende auf die Probe stellt, setzt die Stadt alles daran, eine längere Sperre der Eisenbahnbrücke ab 2012 zu vermeiden. Allerdings hängt ein Gutachten, das für die Verlängerung der Brücken-Lebensdauer nötig ist, in der Warteschleife.

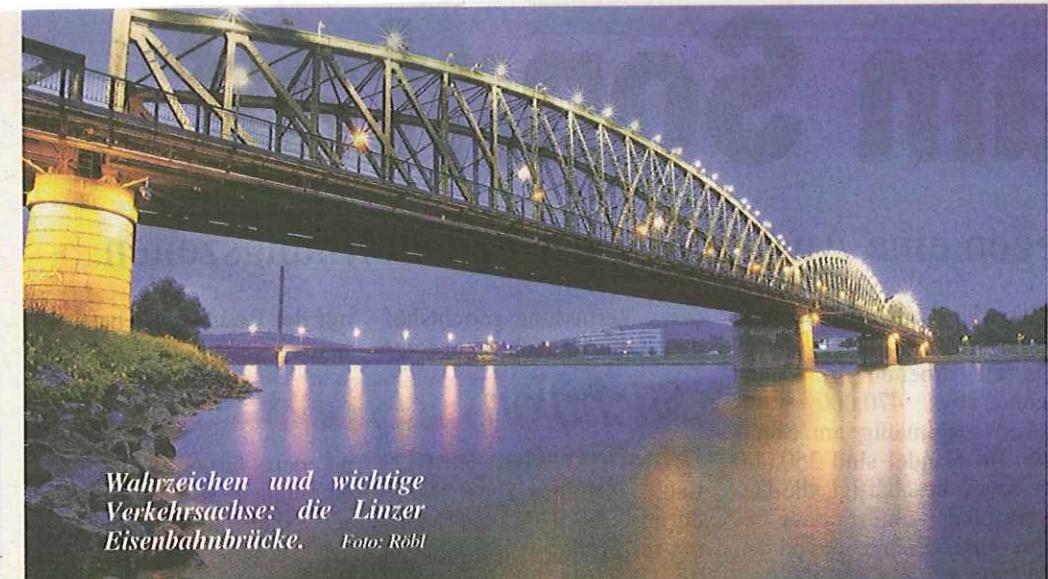
Die Zeit drängt: Schleunigst sollte die Brücke mit speziellen Lacken behandelt werden, damit sie nicht so anfällig für Nässe – und Salz im Winter – ist. Dadurch könnten die Lebensdauer um zwei weitere Jahre verlängert werden. Dafür ist noch ein technisches Gutachten ausständig, das in den nächsten Wochen fertig werden soll. Dabei sollen die Kosten, ein Zeitplan

## in Warteschleife

den soll. „Ich bin optimistisch, dass wir die Lebensdauer der Brücke verlängern können“, meint Luger. Auch für eine umfassende Sanierung der Brücke führt er derzeit Gespräche mit den ÖBB. Diesen liegt ein Arbeitsübereinkommen der Stadt vor, dass gemeinsam eine Studie in Auftrag gegeben werden soll. Dabei sollen die Kosten, ein Zeitplan

Die Gespräche zu dem Projekt laufen. Über inhaltliche Details kann ich keine Informationen geben.

Mario Brunnmayr, Sprecher ÖBB



Wahrzeichen und wichtige Verkehrsachse: die Linzer Eisenbahnbrücke. Foto: Röbl

## Denkmalamt: Eisenbahnbrücke muss ihren Charakter behalten!

Grundsätzliche Einigung, dass historische Brücke saniert und als Straßenbahnbrücke benutzt werden soll — Feilschen um Zentimeter

„Wir sind schon froh, dass sich nun etwas tut“, sagt Richard Wittasek-Dieckmann vom Bundesdenkmalamt im VOLKSBLATT-Gespräch. Jahrelang sei ja an dem historischen Bauwerk nichts gemacht worden, kritisiert der Denkmalschützer. Erst ein Gutachten samt angekündigter Sperre ließ die Alarmglocken schrillen, die Blockade zwischen Stadt Linz und ÖBB löste sich. Seit etwa zwei Jahren wird nun intensiv beraten und geplant. Gestern wurde über die Brücken- und Verkehrs-

lösung auch im Linzer Verkehrsausschuss debattiert. Grundsätzlich zeichnet sich ein Happy End ab: Wie berichtet haben sich Land, Stadt Linz und ÖBB darauf geeinigt, dass die Brücke saniert und verbreitert werden soll und dann als zweite Straßenbahnachse genutzt werden könnte; stromabwärts soll eine neue Autobrücke den Individualverkehr aufnehmen, ein entsprechender Grundsatzbeschluss soll im Juli durch den Gemeinderat. Das Bundesdenkmalamt kann mit dieser Lösung le-

ben. „Für uns ist das Problem, wie viel die Verbreiterung ausmacht, denn der Charakter der Eisenbahnbrücke muss schon erhalten bleiben“, so Wittasek-Dieckmann. Derzeit verhandeln die Planer mit Denkmalschützern, dem Vernehmen nach trennen sie nur 40 Zentimeter Brückenbreite. Sollte darüber Einigung erzielt werden, muss noch die künftige Eigentümerfrage geklärt werden. Dann wird die Brücke in ihre Einzelteile zerlegt und an Land stückweise saniert.

Praxis für extra, 18.6.2011 S19

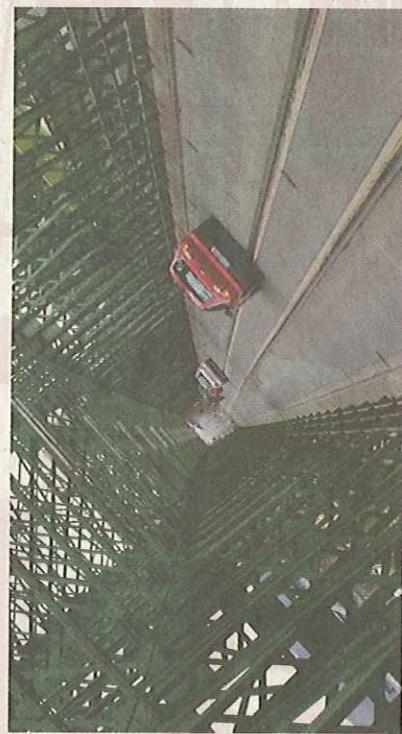
### ● Neue Straßenbrücke

Die neue Straßenbrücke über die Donau, die neben der Eisenbahnbrücke gebaut werden soll, muss keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Das hat die zuständige Behörde des Landes mit einem Bescheid festgestellt.

## ZWEITE BIMACHSE

# Keine UVP für neue Brücke nötig: Bis November steht die Vorplanung

**LINZ.** Nächster Schritt für die Planungen einer neuen Straßenbahnachse durch die Stadt: Die Landesregierung stellte nun fest, dass für den Brückenneubau neben der Eisenbahnbrücke keine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig ist. Bis November will die Stadt die Einreichplanung abschließen.



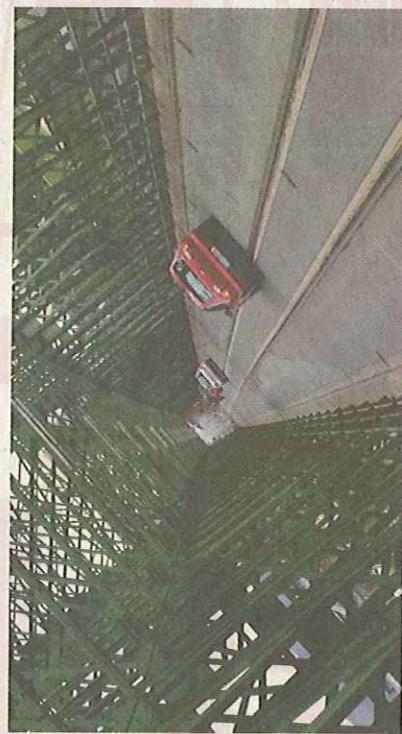
Neben der Eisenbahnbrücke soll der neue Autoübergang entstehen. Foto: Weinbold

Nachdem das Land bereits vor zwei Wochen feststellte, dass für die gesamte Linienführung der Straßenbahnachse keine UVP erforderlich ist, hat man dies nun auch für die geplante eigene Brücke stromabwärts der bestehenden Eisenbahnbrücke geschlossen. „Die nötigen Verfahren können

vor allem deshalb, weil es sich bei dem geplanten Bauvorhaben um einen Umbau von Straßen und somit um eine reine Verkehrsverlagerung handelt. Dafür sei kein UVP-Verfahren notwendig. „Wir brauchen die neue Brücke wie einen Bissen Brot, für den Fall, dass die alte Eisenbahnbrücke nicht mehr zur Verfügung steht“, so Luger.

## Lösung für Urfahr gesucht

Bis November hat die Stadt die Einreichplanung fertig. Finanzierungsgespräche starten erst 2012. Noch unklar ist zudem die künftige Lösung für Urfahr. Dort wird untersucht, ob entgegen bisheriger Planungen doch eine oberirdische Trasse möglich ist. ■



Neben der Eisenbahnbrücke soll der neue Autoübergang entstehen. Foto: Weinbold

nun parallel gestartet werden. Das spart uns im Vorfeld Zeit, um die Planungen für einen Brückenneubau voranzutreiben“, so SP-Verkehrsreferent Klaus Luger. Geplant ist, die Achse der neuen

Brücke im Abstand von etwa 22 Metern stromabwärts der bestehenden Eisenbahnbrücke verlaufen zu lassen. Laut Entscheidung der Landesregierung entfällt eine Umweltverträglichkeitsprüfung

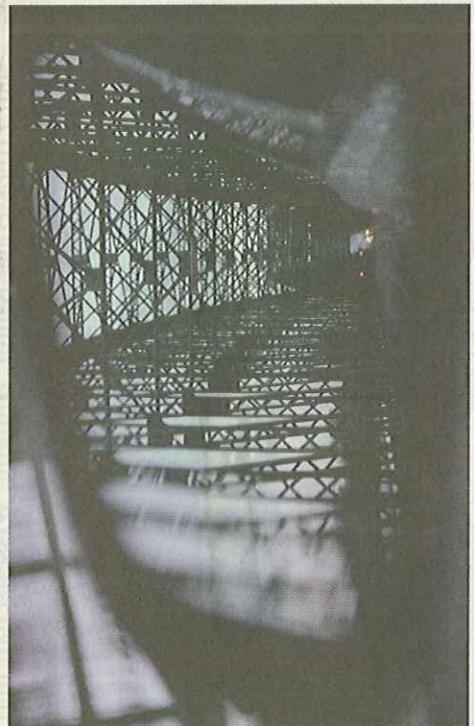
**GEMEINDERAT**

# Diskussion um weitere Verwendung der Eisenbahnbrücke voll angelaufen

**LINZ.** Im Gemeinderat am Donnerstag soll der Beschluss für die Errichtung einer neuen Donaubrücke fallen. Während in dieser Sache politisch große Einigkeit besteht, ist nun die Diskussion um die künftige Verwendung der Eisenbahnbrücke wieder entbrannt.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Rund 20 Meter stromabwärts von der Eisenbahnbrücke soll er entstehen: der neue Donauübergang für Individualverkehr, Linienbusverkehr sowie auf einer Seite als kombinierter Geh- und Radweg für Fußgänger und Radfahrer. Auf der Eisenbahnbrücke, die um 1,20 Meter aufgeweitet werden soll, soll dann künftig



Schon fix: Autos fahren bald keine mehr über die Eisenbahnbrücke. Foto: Weihbold  
Schon die Straßenbahn fährt noch über die Eisenbahnbrücke. Bei dieser Variante kommt unter den Linzer Grünen keine Freude auf. „Nachdem kürzlich

den Bedürfnissen entsprechenden, großzügig angelegten Donauübergang“, so Gemeinderätin Gerda Lenger. Mit einem eigenen Antrag am Donnerstag treten die Grünen dafür ein, die künftige Nutzung der Eisenbahnbrücke als ausschließlichen Rad- und Fußgängerübergang zu prüfen.

**Verbreiterung noch nicht fix**

Für SP-Verkehrsreferent Klaus Luger kommen solche Vorstöße zu früh: „Wenn fix ist, ob die Brücke verbreitert werden darf, kann man über weitere Untersuchungen und Alternativen zum geplanten Schienentstrang reden“, so Luger. Brückeneigentümer ÖBB und das Bundesdenkmalamt verhandeln noch immer. ■

Private Linie 15100, 525, 6.7.2011

## Eisenbahnbrücke nur für die Radfahrer

### Die Grünen fordern eine Prüfung aller möglichen Varianten

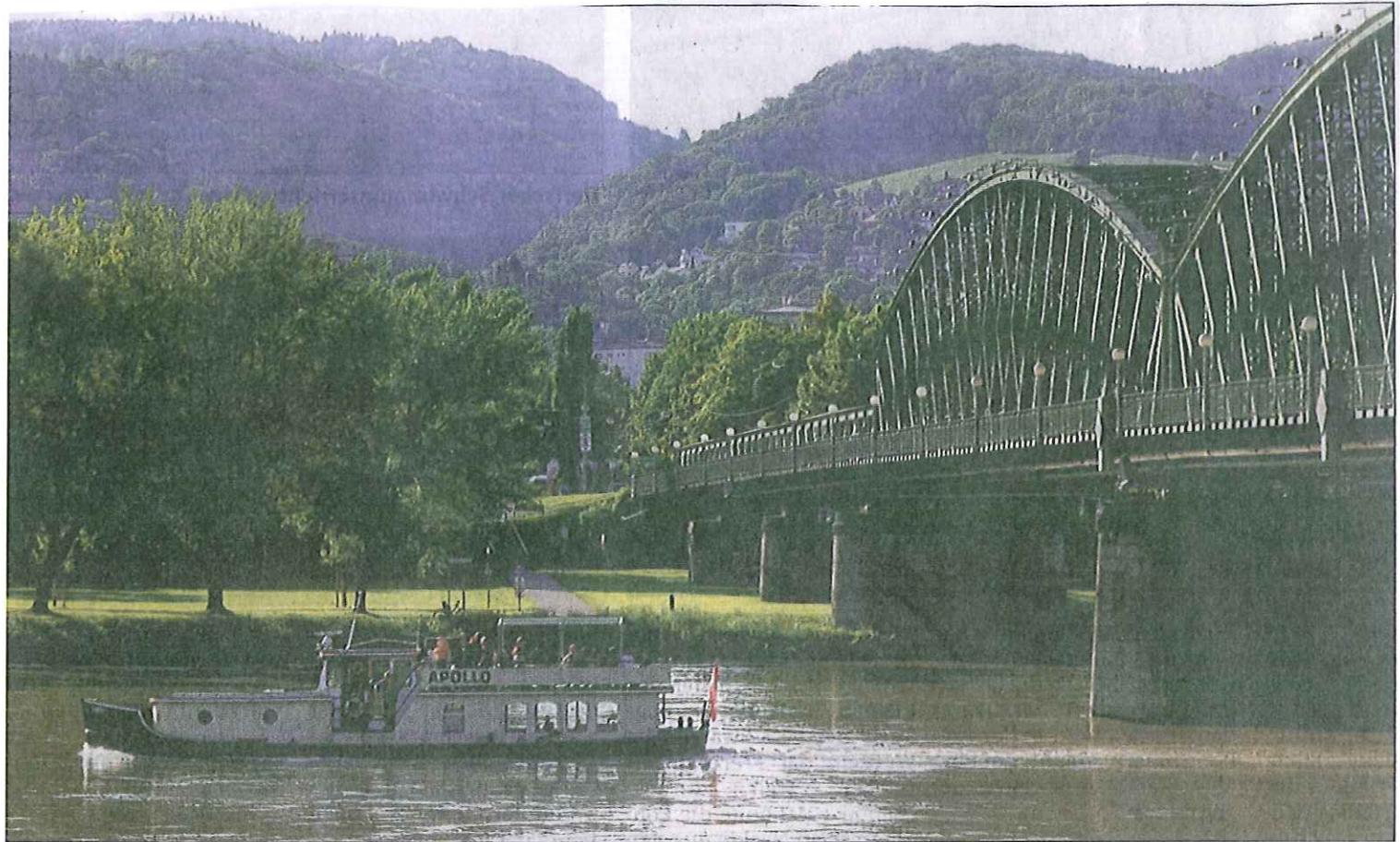
Am Donnerstag bringt die SP im Gemeinderat einen Antrag ein, dass die Stadt die Planungskosten für die neue Brücke von 1,5 Millionen € übernimmt. Diese Brücke für Autos,

Busse, Radler und Fußgänger soll neben der Eisenbahnbrücke entstehen.

„Es ist nur auf einer Brückenseite ein Geh- und Radweg vorgesehen. Das ist unzureichend“, kritisiert

Gerda Lenger (Grüne). Sie fordert eine Prüfung, ob die Eisenbahnbrücke nur von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden kann. Die Straßenbahn soll auf der neuen Brücke fahren.

(20 Uhr) ● Literatur-Krimifestival, Wissensturm (19 Uhr) ● Konzert, GH Keintzel (20.30)



Ende 2012 muss die 111 Jahre alte Eisenbahnbrücke für den Verkehr gesperrt werden – der Ersatz ist noch umstritten. Foto: Weihbold

# Zu hoch, zu wuchtig: Heftige Diskussion um neue Donaubrücke

**NZ. Vergangene Woche gab der Gemeinderat 1,5 Millionen Euro für die Planungen frei, hon gibt es Kritik an der neuen Brücke neben der Eisenbahnbrücke: Die Fahrbahn liegt zu hoch, die geplante Konstruktion sei zu wuchtig und verdecke die alte Brücke, sagt Experten Erhard Kargel.**

ON HERBERT SCHORN

Gebaut werden soll die Brücke als Hohlkastenbrücke, ähnlich der Nibelungenbrücke, mit einem Tragwerk aus Beton in einem riesigen Kasten unter der Fahrbahn. Die Fahrbahn der neuen Brücke wird höher liegen als jene der Eisenbahnbrücke – der erfahrene Linzer Brückenbauer Erhard Kargel reicht von bis zu fünf Metern.

## Eisenbahnbrücke verdeckt“

„Dadurch würde die alte Brücke fast total verdeckt. Sie wäre dann nicht mehr durch-

sichtig und transparent wie jetzt. Die Wirkung würde stark beeinträchtigt“, sagt Kargel, der im Vorjahr mit dem oberösterreichischen Landeskulturpreis für Architektur ausgezeichnet wurde. „Durch so eine Brücke wird das Stadtbild zerstört und die alte Brücke verliert an Wert.“ Er habe nichts gegen den Bau einer neuen Brücke: „Aber sie muss im Dialog mit der alten stehen und nicht im Gegensatz zu ihr.“

## STICHWORT

### Ersatz für Eisenbahnbrücke

Weil die 111 Jahre alte Eisenbahnbrücke stark verrostet ist, muss sie voraussichtlich Ende 2012 für den Verkehr gesperrt werden. Das denkmalgeschützte Bauwerk soll saniert und später für die geplante zweite Straßenbahnachse durch Linz

Auch die Linzer VP ist gegenüber der geplanten Konstruktion skeptisch: „Wir haben Bedenken, wenn da ein riesiger schwarzer Kasten hinter der Eisenbahnbrücke steht“, sagt Gemeinderat Stefan Hutter. Die Brücke werde Jahrzehntelang das Stadtbild der Landeshauptstadt prägen: „Wir wollen, dass genau untersucht wird, welche die richtige Lösung für das Tragwerk und die optische Erscheinung ist.“

Der für den Verkehr zuständige Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) stellt klar: „Die Fahrbahn der neuen Brücke wird voraussichtlich eineinhalb Meter höher liegen als die der Eisenbahnbrücke.“ Die Höhe hängt vom Abstand der Brückenkopfleiter ab, der derzeit auf 104 Meter festgelegt sei. Außerdem sei absehbar, dass die Fahrbahn der Eisenbahnbrücke bei einer Sanierung wegen EU-Normen um 80 Zentimeter angehoben werden müsse.

## Luger: „Optisch schwierig“

Die Schwierigkeiten sind ihm bewusst: „Eineinhalb Meter sind grenzwertig, was das Stadtbild betrifft.“ Auch die Hohlkastenkonstruktion empfindet er als „optisch schwierig“. Aber: „Das ist die Bauform, die das Denkmalamt genehmigt. Wir werden nach Möglichkeiten suchen, um das noch zu ändern.“



## *Gefällig unauffällig*

**B**is zu 40 Millionen Euro könnte die neue Brücke östlich der Eisenbahnbrücke kosten. Diese wird nötig, weil das 111 Jahre alte Bauwerk wegen Rosts ab Ende 2012 wohl nicht mehr befahrbar sein wird - was mehr als 15.000 Autofahrer betreffen und einen Verkehrskollaps bedeuten wird. Umso heftiger wird über das künftige Erscheinungsbild der neuen Brücke gestritten.

Im Grunde gibt es drei wesentliche Anforderungen an die geplante Donaumauerung: Erstens muss sie breit genug sein, damit alle, die es wollen, ungehindert über die Donau kommen - und hoch genug, damit jedes Schiff passieren kann. Zweitens muss es Straßenanbindungen geben, die eine rasche Zu- und Abfahrt ermöglichen. Im Übrigen hat die neue Brücke vor allem eines zu sein: unauffällig, damit sie die Sicht auf das historische - und wohl nicht umsonst denkmalgeschützte - Bauwerk ein paar Meter daneben nicht verdeckt. Ansonsten hätte man sich die Diskussionen um die Zukunft der Eisenbahnbrücke sparen können, sie statt der Sanierung gleich abreißen und neu aufbauen können.

**Die neue Brücke muss vor allem eines sein: unauffällig**

E-Mail: [h.schorn@nachrichten.at](mailto:h.schorn@nachrichten.at)

Kronen Zeitung

Mi, 27. Juli 2011

Seite 20

FP kritisiert auch fehlenden Plan bei Sperre

## Kein Sanierungskonzept für die Eisenbahnbrücke

Immer noch ungewiss ist die Zukunft der Eisenbahnbrücke. Nach derzeitigem Stand muss der Übergang Ende 2012 gesperrt werden. Dass immer noch kein Konzept zur Sanierung und Instandsetzung vorliegt, kritisiert nun die Linzer FP und beruft sich dabei auf eine Anfragebeantwortung von Ministerin Doris Bures.

Auf die parlamentarische Anfrage des FP-Nationalratsabgeordneten Werner Neubauer zur Zukunft der Eisenbahnbrücke antwortete Verkehrsministerin Doris Bures: „Mit der Entscheidung zur künftigen Nutzung der Eisenbahnbrücke wird ein Verkehrskonzept zu erarbeiten sein.“ Dass nicht längst auch dafür ein Konzept vorliegt, ärgert FP-Fraktionsobmann Sebastian

Ortner: „Seit zwei Jahren warnen die Experten vor der Sperre. Eine Lösung gibt es jedoch noch nicht.“

Derzeit verhandelt die Stadt mit den Brückeneigentümern ÖBB, bis Herbst soll ein Konsens über die Verlängerung der Lebensdauer und über die Sanierung getroffen werden. „Ich bin optimistisch, dass wir rechtzeitig eine Lösung finden“, so Verkehrsstadtrat Klaus Luger.

**EXTRA**

Donnerstag, 4. August 2011

**Experten sind zuversichtlich, dass 2013**

# Ausweg aus dem Verkehrsschloss

Immer noch gibt es keinen „Fahrplan“ oder eine detaillierte Lösung für das Brückendilemma in Linz: Doch die Experten zeigen sich zuversichtlich, dass die Linzer dem vorhergesagten Verkehrschaos durch eine mögliche Sperre der Eisenbahnbrücke ab 2013 entkommen werden. An diesem Konzept wird intensiv gearbeitet.

„Die Gespräche zwischen Stadt, den ÖBB und uns laufen sehr konstruktiv. Wir erarbeiten die Details, wie eine Nutzung der Eisenbahnbrücke für die Straßenbahn möglich wäre“, sagt Richard Wittasek vom Bundesdenkmalamt. Der Individual- und Busverkehr soll dann über die neue Brücke fahren.

„Wenn die Zusammenarbeit weiter so zügig voran geht, entkommen wir einer Sperre Ende 2012. Durch Verstärkungen können wir die Lebensdauer der Eisenbahnbrücke verlängern, bis dahin sollten die Pläne für den neuen Übergang am Tisch liegen“, sagt Wittasek.

Die neue Brücke hängt jedoch in der Warteschleife: Schuld ist ein Gemeinderatsantrag der Grünen, ob nicht doch eine Nutzung der Eisenbahnbrücke nur für Radfahrer besser wäre. Das würde bedeuten, dass die neue Brücke nicht 13,5 Meter breit, sondern breiter

**VON ELSABETH STEPHAN**

werden müsste. „Wir werden die Alternativen prüfen. Das heißt, dass ich die Planungsaufträge nicht jetzt, sondern erst Ende 2011 vergeben kann“, erklärt Verkehrsstadtrat Klaus Luger.

Für Gesprächsstoff sorgt auch das Erscheinungsbild der neuen Brücke: Da der Neubau laut Denkmalamt nicht zu markant sein darf, wird der Übergang eine schlichte Betonkonstruktion werden. Ob da nicht ein richtiger Hingucker als Donaubrücke besser wäre ...

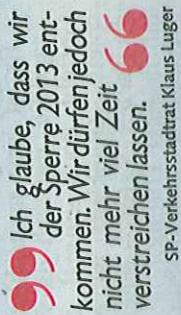
**Eisenbahnbrücke nicht gesperrt wird**

Seite 26

**LINZ**



Neben der Eisenbahnbrücke soll der neue Übergang gebaut werden

 Ich glaube, dass wir der Sperre 2013 entkommen. Wir dürfen jedoch nicht mehr viel Zeit verstreichen lassen.

SP-Verkehrsstadtrat Klaus Luger

FRANZ HIESL

# „Bis zum Jahr 2015 steht die Trasse für die Linzer Ostumfahrung fest“

**LINZ.** Egal ob Westring, Ostumfahrung, Eisenbahnbrücke oder zweite Schienenachse: Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) fasst im Tips-Interview alle heißen Eisen zur Verkehrssituation im Großraum Linz an.

von JÜRGEN AFFENZELLER

**Tips:** Die Gerüchteküche über den Westring brodelte zuletzt. Was ist wirklich der letzte Stand der Dinge bei diesem Projekt?

**Franz Hiesl:** In den nächsten Tagen wird ein Vertrag zwischen Ministerium, Stadt und Land abgeschlossen, der das absegnet, was wir im Jänner beschlossen haben. Beim Westring kann nicht mehr viel daneben gehen.

**Tips:** Dennoch: Müssen die Planungsunterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht neu eingereicht werden?

**Hiesl:** Das laufende Verfahren wird um Änderungen ergänzt und fortgeführt, ich gehe davon aus, dass die Planauflage nicht neu gestartet werden muss.

**Tips:** Wie viel Zeit widmen Sie der Linzer Ostumfahrung noch?



Franz Hiesl bleibt bei seinem Veto gegen die Nibelungenbrücken-Verbreiterung.

**Hiesl:** Ich bin überzeugt, dass wir diese Umfahrung brauchen. Die S10 mit der A1 zu verbinden wird aber frühestens nach 2020 in Angriff genommen. Meine Verantwortung ist es, bis zum Jahr 2015 eine mögliche Trasse zu bestimmen, die in der Raumordnung auch als solche gesperrt und gesichert ist. Bis dahin steht diese Trasse fest. Die Korridorschüttung dafür startet bereits demnächst.

**Tips:** Zuletzt sorgten Sie mit einem Veto zur Nibelungenbrücken-Verbreiterung für Verstimmlung bei der Linzer SPÖ. Bleiben Sie nach wie vor bei Ihrem Standpunkt in dieser Sache?

**Hiesl:** Der Umgang von Stadtrat Luger mit uns war nicht in Ordnung. Uns öffentlich mitzuteilen, was wir mitfinanzieren müssen, sind wir nicht gewohnt. Investitionen zur Brückenverbreiterung sind nicht eingeplant.

**Hiesl:** Seit zehn Jahren weiß die Stadt, dass dort eine Lösung gebraucht wird, aber man konnte sich bisher nicht einmal mit dem Brückeneigentümer ÖBB und dem Denkmalamt einigen. Ich habe Angst, dass der Individualverkehr dort ab Ende 2012 nicht mehr über die Brücke fahren kann. Auch die Errichtung eines neuen Donauübergangs kostet Geld und dauert seine Zeit.

LR FRANZ HIESL

**Tips:** Auch beim Projekt zweite Schienenachse in Linz wird das Land mitzahlen müssen. Sind Sie mit der bereits präsentierten Streckenausführung zufrieden?

**Hiesl:** In dieser Form ist das Projekt wohl nicht leistbar, es wird eine deutliche Verbilligung notwendig sein. Um das Nadelöhr am Hauptbahnhof zu entlasten, muss freilich eine zweite Bim-Achse her. Bauherr ist und bleibt aber die Stadt Linz.

**Tips:** Käme für Sie als Einsparungsmaßnahme etwa eine oberirdische Lösung in Urfahr statt der Untertunnelung in Frage?

**Hiesl:** Alleine Urfahr kostet 100 Millionen Euro weniger, wenn man die Straßenbahn an der Oberfläche führt. Untertunneln kann man sie später immer noch, wo es unbedingt notwendig ist.

**Tips:** Wieviel Kopfzerbrechen bereitet Ihnen die baufällige Eisenbahnbrücke in diesen Tagen?

**Hiesl:** Seit zehn Jahren weiß die Stadt, dass dort eine Lösung gebraucht wird, aber man konnte sich bisher nicht einmal mit dem Brückeneigentümer ÖBB und dem Denkmalamt einigen. Ich habe Angst, dass der Individualverkehr dort ab Ende 2012 nicht mehr über die Brücke fahren kann. Auch die Errichtung eines neuen Donauübergangs kostet Geld und dauert seine Zeit.

## GUTACHTEN

# Die Laufzeit der Eisenbahnbrücke kann nun doch verlängert werden

LINZ. Ab Ende 2012 sollte die Linzer Eisenbahnbrücke für den Verkehr gesperrt werden. Ein Experten-Team bestätigt aber nun: Die Laufzeit der modernen Brücke kann um mindestens ein Jahr verlängert werden.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Als Folge der Salzstreuung ist die Stahlkonstruktion der Brücke massiv geschädigt, sodass die Brücke durch Windböen gefährdet und nur mehr bis Ende 2012 benutzbar ist - davon ist man bisher ausgegangen. Doch ein neues Experten-Gutachten von Technikern, Brückensexper-ten, ÖBB und der TU Wien stellt klar: Die Laufzeit der Brücke



Die Stahlkonstruktion der Brücke ist durch Rost massiv geschädigt. Foto: Weihbold

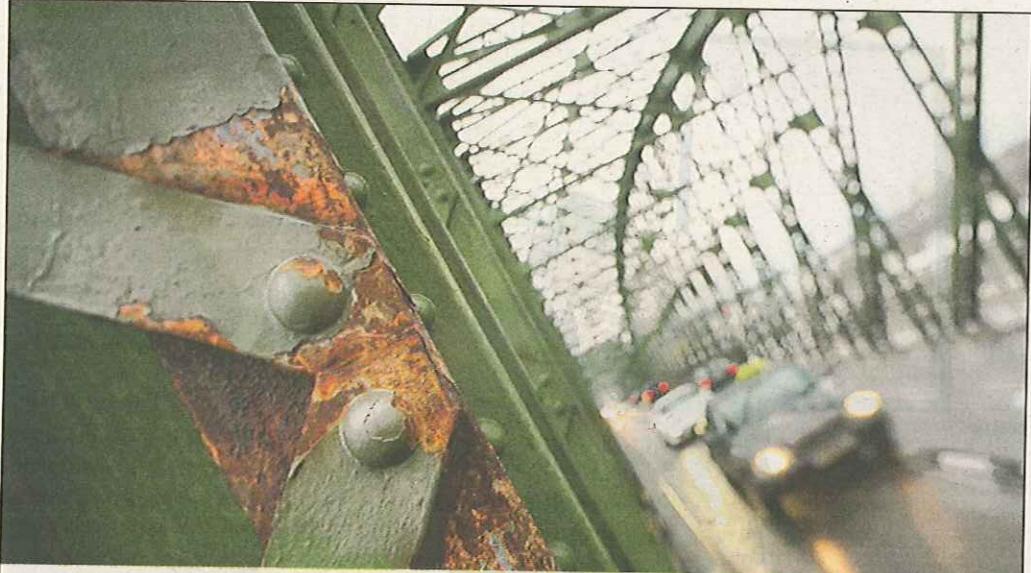
Luger nichts wissen: „Wir müssen ohnehin das Tragwerk und den Unterbau der Brücke genau untersuchen, um herauszufinden, ob wir es - für welche Lösung auch immer - künftig überhaupt noch benutzen können.“

## Verzögter Brückenneubau

Freilich: Eine Verlängerung der Laufzeit käme dem Verkehrsreferenten sehr gelegen, verzögert sich doch der geplante Neubau einer Donauüberbrückung neben der Eisenbahnbrücke: „Ich muss laut Gemeinderatsbeschluss prüfen, ob die Eisenbahnbrücke als reine Radfahr- und Fußgängerbrücke verwendet werden kann. Solange steht auch die Entwicklung der neuen Brücke.“

Neues Volksblatt, o. J., S 10, Donnerstag, 29. 9. 2011

Donnerstag, 29. September 2011 **Neues Volksblatt**



**Teilweise gesperrt** werden musste gestern Nachmittag in Linz die Eisenbahnbrücke. Wegen Rostschäden sei der nachträglich befestigte Gehweg vorerst nicht mehr benützbar, teilte Vbgm. Klaus Luger mit. Für die Fußgänger steht nunmehr der Radweg zur Verfügung, Radfahrer müssen absitzen und ihr Fahrrad schieben.

Foto: Röbl

Seite 22

Die Autos fahren, weil das Tragwerk laut  
**Rostiger Gehweg der Eisenbahnbrücke ist**

Kein gutes Zeichen für die Zukunft der Eisenbahnbrücke: Der Gehweg auf der Brücke ist schon so verrostet, dass er am Mittwoch gesperrt werden musste. Nun werden rasch Sanierungsmöglichkeiten geprüft und das restliche Bauwerk genau auf Rostschäden untersucht.

Auf der maroden Eisenbahnbrücke ist Gefahr in Verzug: Bei der vierteljährlichen Überprüfung haben die Techniker beim nachträglich an der Brücke befestigten Gehweg so große Rostschäden festgestellt, dass dieser gestern kurzfristig gesperrt werden musste. „Es



ist zwar sehr unwahrscheinlich, dass die dazu gebaute Konstruktion herunterbricht, doch die Experten konnten es nicht ganz ausschließen“, erklärt Verkehrsstadtrat Klaus Luger.

Für unbestimmte Zeit müssen die Fußgänger nun auf den Radweg ausweichen.

**LINZ EX**

Experten intakt ist  
**maroden gesperrt!**

Die Radler müssen dafür absitzen und ihr Rad schieben. Wenig beruhigend ist außerdem, dass die Autos weiterhin über die Brücke fahren. Doch Luger versichert: „Die Haupttragkonstruktion der Brücke ist in Ordnung, und es besteht keine Gefahr.“

Die Brückenbautechniker der Stadt werden nun mit den ÖBB als Eigentümerin so schnell wie möglich die Sanierbarkeit des Gehweges prüfen. Zusätzlich wird auch der Radweg noch einmal im Detail geprüft – schließlich wurde dieser auch erst nachträglich befestigt ...

Fotos: Chris Koller

## Gehweg der Eisenbahnbrücke in Linz wegen Rost gesperrt

**LINZ. Weil der Gehweg der Linzer Eisenbahnbrücke zu stark verrostet ist, darf er seit gestern nicht mehr benutzt werden.**

Bei Revisionsarbeiten hatten Prüfer die zum Teil erheblichen Rostschäden bemerkt. Mit sofortiger Wirkung musste der Gehweg daher gestern Nachmittag um 15 Uhr gesperrt werden. Begründung: Gefahr in Verzug.

Die Brücke selbst ist laut Stadt Linz aber nicht betroffen: Der Gehweg wurde nachträglich angehängt, die Hauptkonstruktion der Brücke ist intakt. Auch der flussabwärts gelegene Radweg darf weiterhin benutzt werden. Er wird aber noch

einmal detaillierter untersucht werden.

Nun loten Magistrat und Brückeneigentümer ÖBB Möglichkeiten aus, wie der Gehweg möglichst rasch repariert werden kann. Seit Jahren ist die 111 Jahre alte

Linzer Eisenbahnbrücke ein Sanierungsfall. Aufgrund großer Rostschäden darf die denkmalgeschützte Brücke ab Ende 2012 nicht mehr befahren werden. Mehr dazu auf [www.nachrichten.at/linz](http://www.nachrichten.at/linz).



Gefahr in Verzug: Brücke ist am Gehweg unpassierbar. (wa)

# Land&Leute

aus dem **Großraum Linz** und dem **Mühlviertel**



## WETTERWERTE

## Prognose für

## VIERTAGEVORSCHAU

FR	SA	SO	MO
9°	25°	9°	26°
10°	26°	10°	26°
25°	25°	25°	25°

QUSILE: ZAMG

Ihr Wetter im Internet auf [nachrichten.at/wetter](http://nachrichten.at/wetter)

Wegen Rostschäden musste der Gehweg an der Linzer Eisenbahnbrücke gestern Nachmittag um 15 Uhr gesperrt werden. Autos und Busse dürfen sie aber passieren. Foto: Weißbold

## Rostschäden! Stadt muss Gehweg an der Eisenbahnbrücke sperren

**LINZ.** Wegen „Gefahr in Verzug“ musste die Stadt Linz gestern Nachmittag um 15 Uhr den Gehweg an der Eisenbahnbrücke sperren. Die Konstruktion ist derart verrostet, dass für die Sicherheit nicht mehr garantiert werden konnte.

kehr zuständige Vizebürgermeister Klaus Luger (SP): „Der Gehweg wurde nachträglich an der Brücke montiert. Die Hauptkonstruktion ist nach wie vor intakt.“ Autos und Busse können die Brücke daher ungehindert passieren.

### Fahrbahn, Radweg benutzbar

Auch der stromabwärts gelegene Radweg darf weiterhin benutzt werden. „Wir haben aber den Auftrag gegeben, den Radweg noch detaillierter untersuchen zu lassen.“ Fußgeher und Radfahrer müssen den Radweg vorerst gemeinsam benutzen. Die Radler müssen daher absitzen und zu Fuß über die Brücke gehen.

Die Brücke selbst sei aber von dieser Maßnahme nicht betroffen, sagt der für den Ver-

**„Ich hoffe, dass wir schon bald über die Sanierungsmaßnahmen Klarheit haben.“**

**KLAUS LUGER**  
Der Linzer Vizebürgermeister und Verkehrsreferent will möglichst rasch reparieren.

Nun loten die Brückenbau-techniker des Magistrats gemeinsam mit Mitarbeitern von Brückeneigentümerin ÖBB Möglichkeiten aus, wie der Gehweg repariert werden kann. „Ich hoffe, dass wir bald über die Sanierungsmaßnahmen Klarheit haben“, sagt der Vizebürgermeister.

Die 111 Jahre alte Brücke ist seit Jahren ein Sanierungsfall. Wegen der starken Rostschäden darf sie nur noch bis Ende 2012 befahren werden. Doch nach wie vor streiten ÖBB, Land Oberösterreich, Stadt Linz und das Denkmalamt darüber, wie das Bauwerk in Zukunft verwendet werden soll. Überlegt wird, die Eisenbahnbrücke nach einer Sanierung nur noch für die geplante neue Straßenbahn zu verwenden und für Busse, Autos, Radler und Fußgeher eine neue Brücke zu errichten. Um Zeit zu gewinnen, soll die Sperrre hinausgezögert werden. Fraglich ist, ob das nach der Sperrre des Gehwegs noch realistisch ist. (hes)

### WAHRZEICHEN DER STADT

#### Linzer Eisenbahnbrücke

Die Diskussion rund um Sanierung oder Abriss und Neubau der am 14. November 1900 eröffneten, unter Denkmalschutz stehenden Eisenbahnbrücke wogt seit Jahren. Vor allem die Bauweise als genietete Eisenkonstruktion macht die 111 Jahre alte Brücke zu einer Besonderheit. Eine Sanierung ist sehr aufwändig, die ÖBB als Eigentümerin der Brücke dürfte dies künftig aber nicht mehr benötigen. Aufgrund intensiver Salzstreuung ist die Stahlkonstruktion der 375 Meter langen Brücke mit ihren drei weithin sichtbaren, bogenförmigen Fachwerkteilen massiv geschädigt. Voraussichtlich Ende 2012 muss sie für den Verkehr gesperrt werden. Derzeit queren hier noch täglich 15.500 Fahrzeuge die Donau. Ziel der Stadt Linz ist es, die sanierte Brücke für die geplante zweite Straßenbahnachse („Linie 4“) zu verwenden. Für den Individualverkehr und Linienbusse plant die Stadt eine neue, 13,5 Meter breite Brücke östlich der Eisenbahnbrücke.

WERBUNG

# Land&Leute

aus dem **Großraum Linz** und dem **Mühlviertel**

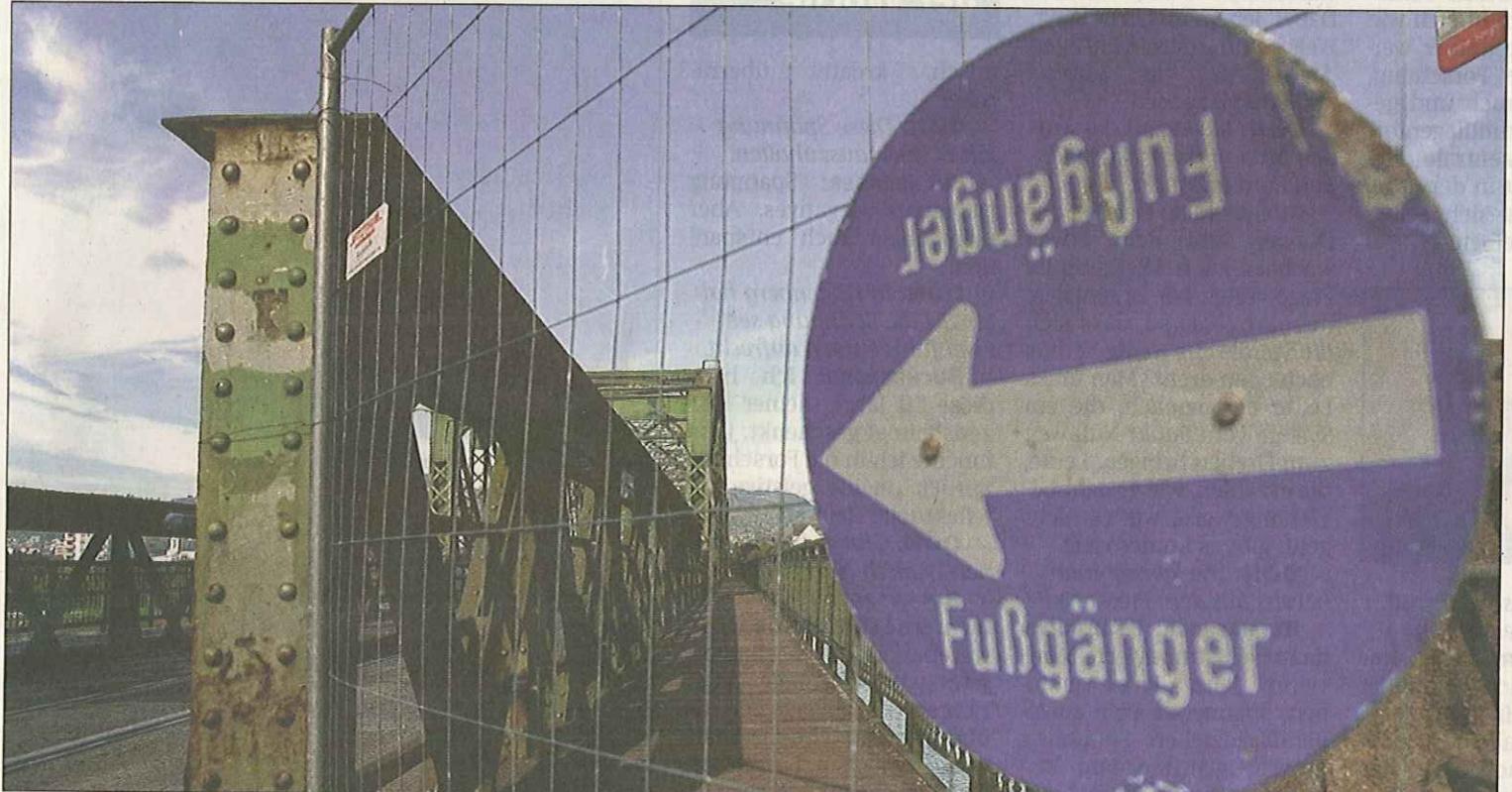


## WETTERWERTE

Enns	heiter
Gallneukirchen	heiter
Leonding	heiter
Linz	heiter
Neuhofen a.d. Krems	heiter
Ottensheim	heiter
St. Florian	heiter
Steyregg	heiter
Traun	heiter

QUELLE: ZAMG

Ihr Wetter im Internet au



Der Gehweg der maroden Eisenbahnbrücke musste gesperrt werden. Fahrbahn und Radweg dürfen noch benutzt werden. (Weihbold)

## Droht Sperre der Eisenbahnbrücke? „Das kann niemand ausschließen“

**LINZ.** Nach der Sperre des Gehwegs der Eisenbahnbrücke stellt sich die Frage, wie lange die marode Brücke noch durchhält. Derzeit läuft eine Spezialuntersuchung, das Ergebnis soll Ende November vorliegen.

VON HERBERT SCHORN

Die 111 Jahre alte Brücke wird alle drei Monate auf Rostschäden untersucht. Die letzte Prüfung führte dazu, dass am Mittwoch der Gehweg mit sofortiger Wirkung gesperrt werden musste: Die Schnittstellen des angehängten Gehweges mit der Brücke und die Wegkonstruktion waren zu stark verrostet. Der Radweg und die

Fahrbahn können aber benutzt werden. Bloß: Wenn der Gehweg innerhalb von drei Monaten so stark verrostet, dass er gesperrt werden muss, kann das mit dem Rest der Brücke auch passieren?

### Entscheidung erst 2012

„Niemand kann ausschließen, dass der Rost schneller arbeitet, als im Gutachten vorausgesehen“, sagt Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Die Technische Universität (TU) Wien hatte erobben, dass die Brücke bis Ende 2012 befahrbar ist.

Derzeit untersucht die TU erneut, wie sehr die Brücke

vom Rost zerfressen ist. Geklärt werden soll, ob die Brücke über 2012 hinaus benutzt werden könnte. „Es wird spannend, ob die Korrosion weiter fortgeschritten ist, als angenommen“, sagt Luger. Die Stadt werde die Entscheidung auf jeden Fall akzeptieren.

Ob und wann die unter Denkmalschutz stehende Brücke saniert wird, entscheidet sich noch später: Im Februar 2012 soll der zweite Teil des Gutachtens vorliegen, das auch die Kosten einer Sanierung abschätzen wird. Erst dann wollen Eigentümer ÖBB, Stadt und Land über das weitere Vorgehen entscheiden. Die Stadt will

die sanierte und verbreiterte Brücke für die geplante neue Straßenbahn durch den Linzer Osten verwenden.

### „Nicht zu lange zugeschaut“

Die Rathaus-Opposition kritisiert die Teilsperre der Brücke hart und wirft der SP Säumigkeit vor. „Die Brücke gehört uns nicht“, kontert Luger. „Wir haben alles getan, damit es zu einer raschen Entscheidung kommt.“ Auch die ÖBB sind sich keiner Schuld bewusst: „Wir haben nicht zu lange zugeschaut“, sagt Sprecher Mario Brunnmayr. „Der Rostfortschritt kann schnell gehen. Das ist nicht ungewöhnlich.“

## Causa Linzer Eisenbahnbrücke verkommt zur Provinz-Posse

ÖVP fordert nach Teilsperre Bürgermeister und Verkehrsreferenten auf, endlich Zukunfts-Konzept für Brücke auf den Tisch zu legen

LINZ — Verärgert über die Hinhaltetaktik der SPÖ bei der Sanierung der Linzer Eisenbahnbrücke zeigt sich die ÖVP. Lange Jahre habe Bürgermeister Franz Dobusch, so Klubobmann Klaus Fürlinger, das Brücken-Thema „wie eine heiße Kartoffel weitergeschoben, bis er sich nun mit der Sperre die Finger verbrennt“. Auch heuer habe Verkehrsreferent Vbgm. Klaus Luger eine Lösung für die sanierungsbedürftige Eisenbahnbrücke mehrmals angekündigt, aber immer

wieder verschoben. „Summa summarum eine Provinz-Posse mitten in der Stadt. Dobusch und Luger sind nun dringend aufgefordert, ein Zukunfts-Konzept für die traditionsreiche Eisenbahnbrücke auf den Tisch zu legen. Ein Abriss kommt für uns jedenfalls nicht in Frage — auch wenn die SPÖ offenbar alles daran setzt, das architektonische Meisterwerk dem Verfall preiszugeben“, unterstreicht Fürlinger die Haltung der ÖVP. Er beruft sich dabei auch auf eine

Umfrage von Mai 2010, wonach 67 Prozent die Eisenbahnbrücke als „besonderes Markenzeichen von Linz“ bezeichnen und 73 Prozent den Erhalt des 111 Jahre alten Wahrzeichens wollen. Mit Wegducken und Untertauchen müsse nun bei Dobusch und Luger endlich Schluss sei. Die seit Mittwoch wirksame Teilsperre zeige, welch gefährliches Spiel die SPÖ-Granden mit der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gespielt haben, so Fürlinger.

Tips

5 | 40. WOCHE 2011

Land &amp; Leute

Linz **Tips**

## VERKEHR

# Erste Sperren durch Rostschäden: Scharfer Zank um Eisenbahnbrücke

**LINZ.** Starke Rostschäden machten vor einer Woche eine Sperre des Gehwegs an der Eisenbahnbrücke notwendig. Während Stadt und Brückeneigentümer ÖBB die Sanierung des Gehweges prüfen, wird der marode Donauübergang erneut zum politischen Zankapfel.

von JÜRGEN AFFENZELLER

„Absitzen“ heißt es bis auf Weiteres für alle Radfahrer, die über die Linzer Eisenbahnbrücke wollen, müssen sie sich doch den Radweg auch mit den Fußgängern teilen. Der Gehweg wurde nach Revisionsarbeiten am vergangenen Mittwoch umgehend gesperrt. „Ich hoffe, dass wir



Der Radweg über die Eisenbahnbrücke wird für Fußgänger geöffnet. Foto: vowe

bald über die Sanierungsmaßnahmen Klarheit haben“, so der Linzer Verkehrsreferent Klaus Luger (SP), der eine Gefahr für den Pkw- und Busverkehr sowie den Radweg ausschließt: „Die

Haupttragkonstruktion ist weiterhin intakt, der Gehweg wurde bekanntlich nachträglich befestigt.“ Keine so beschwichtigenden Worte hatten die anderen Parteien übrig: „Lange Jahre hat Bür-

germeister Dobusch das Brücken-Thema wie eine heiße Kartoffel weitergeschoben, bis er sich nun mit der Sperre gehörig die Finger verbrennt“, ätzt VP-Klubobmann Klaus Fürlinger.

**„Zumutung für Radfahrer“**  
Und auch die Grüne Klubobfrau und Mobilitätssprecherin Gerda Lenger sieht das jahrelange Tauziehen um die marode Brücke um eine unrühmliche Facette reicher: „Die Lösung, dass Radfahrer auf der Donauquerung absitzen und sich den früheren Radweg mit den Fußgängern teilen müssen, ist eine Zumutung für all jene Verkehrsteilnehmer, die sich mit dem Rad oder zu Fuß in der Stadt fortbewegen.“

# Misere Eisenbahnbrücke: „Sind nicht schuld“

LINZ. Seit Jahren streiten die Verantwortlichen, ob und wie die marode Eisenbahnbrücke saniert wird. Nun musste der verrostete Gehweg gesperrt werden. Was sagen Land, Stadt, ÖBB und Denkmalamt zur Misere Eisenbahnbrücke? Die OÖNachrichten fragten nach.



Wegen Gefahr in Verzug musste vergangene Woche der Gehweg der Eisenbahnbrücke gesperrt werden. Fußgeher und Radler teilen sich nun den Radweg.

Foto: Weihbold

**Mario Brunnmayr**  
Sprecher von  
Brückeneigentümer ÖBB

**1** Die Sicherheit der Brückeneinrichter ist oberstes Gebot. Genau aus diesem Grunde wurde in der vergangenen Woche der Gehweg gesperrt.

**2** Seitens der ÖBB wurden und werden die notwendigen Instandhaltungsarbeiten laufend durchgeführt, um die Brücke im Bestand zu erhalten.

**3** Nein.

**4** Über die zukünftige Nutzung der Eisenbahnbrücke werden laufend konstruktive Gespräche mit der Stadt Linz und dem Land Oberösterreich geführt.

**Klaus Luger**  
Verkehrsreferent,  
Vizebürgermeister, Linz

**1** Es passiert die ganze Zeit was. Wir versuchen, mit den vier Involvierten eine Lösung zu finden.

**2** Weil die Umstände der Sanierung umstritten sind. Zuerst konnte sich das Denkmalamt nur eine Sanierung im Originalzustand vorstellen, seit April gibt's ein Einverständnis, sie zu verbreitern.

**3** Die Diskussion mit dem Land über die zukünftige Funktion der Brücke hat sehr lange gedauert. Das ist nicht die Schuld der Stadt. Uns gehört die Brücke nicht.

**4** Jetzt wird ein Gutachten erstellt, dann muss das Denkmalamt einen Bescheid erlassen. Die Stadt plant eine zweite Brücke für den Individualverkehr.

## Die Fragen

- 1** Muss erst was passieren, damit bei der Eisenbahnbrücke etwas passiert?
- 2** Warum wird die Sanierung seit Jahren hinausgeschoben?
- 3** Hat man bei der maroden Brücke zu lange zugeschaut?
- 4** Wie geht es jetzt weiter? Was sind die nächsten Schritte?

## Übergang für 15.500 Fahrzeuge

15.500 Fahrzeuge passieren täglich die 111 Jahre alte, denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke, die laut Gutachten der Technischen Universität (TU) Wien nur noch bis Ende 2012 befahren werden kann. Dann muss das vom Rost zerfressene Bauwerk saniert oder abgerissen werden. Seit Jahren wird über die Verwendung der Brücke gestritten.

Nun erarbeitet die TU ein Gutachten, das Ende November Auskunft geben soll, ob die Brücke über 2012 hinaus verwendet werden kann. Bis Februar 2012 soll es weiters klären, ob und wie sie sanierbar ist. Für den vergangenen Woche überraschend gesperrten Gehweg wird in den kommenden Wochen ein Sanierungskonzept erstellt.

**Hermann Kepplinger**  
Landesrat, zuständig für  
den öffentlichen Verkehr

**1** Die Eisenbahnbrücke ist durch engmaschiges Monitoring sicher. Linz, ÖBB, Denkmalamt und das Land stehen in laufenden Abstimmungsgesprächen.

**2** Nachdem die ÖBB ihre Studie 2009 vorlegten, luden wir sofort zu einem runden Tisch. Seither werden Lösungen bearbeitet.

**3** Bevor eine Lösung umgesetzt wird, muss klar sein, welche Verkehre die Donauqueren sollen. Das passiert derzeit.

**4** Das Denkmalamt kann sich eine Verbreiterung der Brücke für zwei Straßenbahnnachsen vorstellen. Eine Individualverkehrsbrücke wird geplant. Anschließend ist über die Kostenaufteilung zu verhandeln.

**Richard Wittasek**  
Bundesdenkmalamt  
Wien

**1** Für die Sicherheit zu sorgen, ist die Aufgabe der Stadt.

**2** Derzeit wird ein Konzept für die Sanierung erstellt, der Terminplan steht schon. Das Denkmalamt ist aber sicher nicht schuld, dass so viel Zeit vergangen ist.

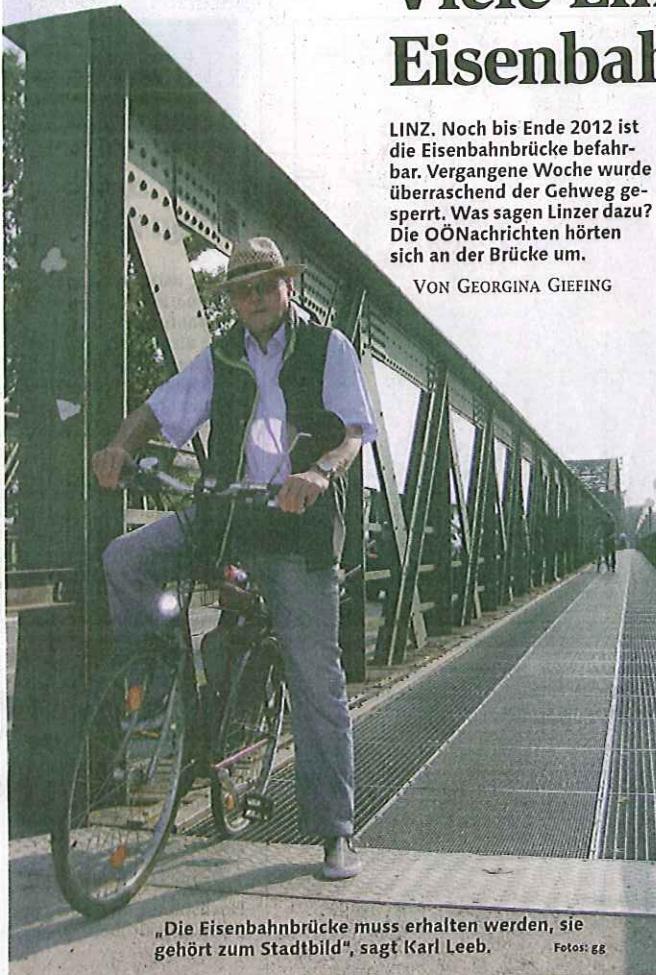
**3** Wir haben immer darauf gedrängt, dass etwas gemacht wird.

**4** Jetzt ist Professor Fink von der Technischen Universität am Zug. Er erstellt gerade ein Gutachten über die Sanierbarkeit der Brücke. Auch wenn jetzt der Gehweg gesperrt werden muss, recht viel schneller werden wir den Zeitplan trotzdem nicht ausführen können.

# Viele Linzer sind sich einig: „Die Eisenbahnbrücke muss bleiben“

LINZ. Noch bis Ende 2012 ist die Eisenbahnbrücke befahrbar. Vergangene Woche wurde überraschend der Gehweg gesperrt. Was sagen Linzer dazu? Die OÖNachrichten hören sich an der Brücke um.

von Georgina Giefing



„Die Eisenbahnbrücke muss erhalten werden, sie gehört zum Stadtbild“, sagt Karl Leeb.

Fotos: gg

LINZ. Noch bis Ende 2012 ist die Eisenbahnbrücke befahrbar. Vergangene Woche wurde überraschend der Gehweg gesperrt. Was sagen Linzer dazu? Die OÖNachrichten hören sich an der Brücke um.

von Georgina Giefing

„Solange Autos und Busse über die Brücke fahren, fühle ich mich sicher“, sagt David Eichinger. Durch die Sperrung des Gehweges lässt er sich nicht verunsichern. Bei Revisionsarbeiten wurden vorige Woche erhebliche Rostschäden festgestellt. Auch die 111 Jahre alte Brücke selbst, die den ÖBB gehört, ist von Rost zerfressen und darf nur noch bis Ende 2012 benutzt werden.

„Die Verantwortlichen haben zu lange zugeschaut“, fügt Eichinger hinzu. Seiner Meinung nach hätte die Stadt Linz die Initiative schon früher ergreifen müssen. Das sieht auch Karl Leeb so. „Die Stadt muss für Brücken im Stadtgebiet zuständig sein“, meint er. Wichtig ist für ihn, dass die Eisenbahn-

brücke erhalten bleibt. „Man sollte sie sanieren und so belassen. Die Brücke gehört zum Stadtbild.“

## Brücke mit zwei Ebenen

Eine Sanierung befürwortet auch Mourad Mina. Oberste Priorität hat für ihn die Restaurierung des Gehweges, denn jetzt müssen Radler und Fußgeher gemeinsam den Radweg benutzen. „Da ist es gefährlich und eng. Die Radfahrer fahren volles Tempo“, zeigt er auf.

Der Linzerin Carmen Perez fällt auf, dass kaum jemand vom Rad absteigt. Eine wirkliche Gefahr sieht sie aber nicht. „Die Eisenbahnbrücke darf nicht gesperrt werden“, sagt die Joggerin. Fußgeher, Radfahrer und Autos sollen sie nach

einer Sanierung weiterhin benutzen können.

Dafür tritt auch Wolfgang Krenn ein. Er würde aber nur einspurige Fahrzeuge zulassen. Geplant ist jedoch, dass die Brücke verbreitert und für die Straßenbahn verwendet wird. Eine neue Brücke daneben soll Radlern, Fußgehern und Autos zur Verfügung stehen.

Krenn kann sich aber auch eine ganz andere Lösung vorstellen. „Aktuell ist es zu eng. Warum baut man nicht eine zweite Ebene oben drauf? Dort fahren die Autos, unten der Zug.“ Krenn fordert von den Verantwortlichen „mehr Weitblick“: „Man muss so entscheiden, dass es für die Zukunft Sinn macht, einmal einen großen Wurf wagen.“



„Aktuell ist es auf der Brücke zu eng. Warum baut man nicht eine zweite Ebene oben drauf? Unten fährt dann der Zug, oben die Autos.“

WOLFGANG KRENN  
Linz-Urfahr



„Die Brücke muss saniert werden. Für die Fußgeher ist es am Radweg gefährlich.“

MOURAD MINA

Linz-Ebelsberg

„Die Brücke soll nach einer Sanierung so bleiben, wie sie jetzt ist. Wir brauchen sie unbedingt. Fußgeher, Radfahrer und Autos sollen sie benutzen.“

CARMEN PEREZ

Linz



DAVID EICHINGER

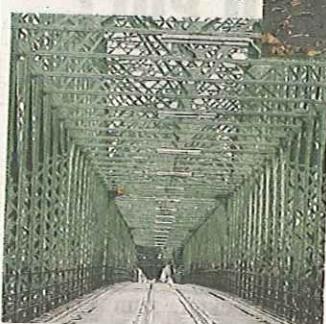
Linz

# Donau ist für Linzer Pedalritter zur Demarkationslinie geworden

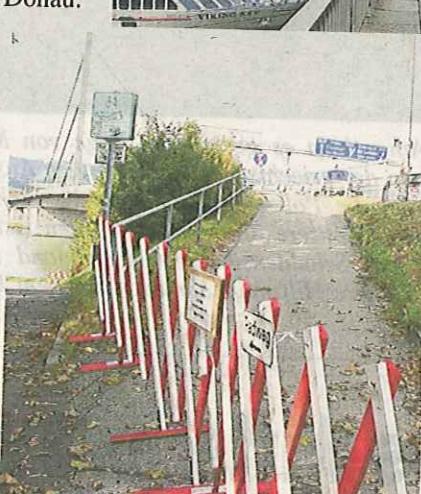
Nun wurde der Radweg über die Eisenbahnbrücke auch offiziell zum Gehweg degradiert und der Weg über Autobahnbrücke wird saniert

Zum Glück ist das schöne Wetter fast vorbei und die Zahl jener, die per Rad unterwegs sind, wird eh rapide sinken. Ansonsten würden die Pedalritter in Linz wohl zum Kreuzzug aufrufen. Denn seit gestern kommt man radfahrend nur mehr sehr schwer über die Donau:

- Nun ist auch offiziell der Radweg auf der Eisenbahnbrücke aufgelassen, er wurde zum Gehsteig umfunktioniert. Eine entsprechende Beschilderung sollte in den nächsten Tagen erfolgen. Die Radfahrer sind gezwungen, die enge Fahrbahn zu benutzen.
- Auf der Autobahnbrücke saniert



Egal ob Eisenbahn-, Autobahn- oder Nibelungenbrücke: Radfahrer haben derzeit schlechte Karten



die Asfinag die Auffahrten zum Radweg in Urfahr, gestern war zumindest der Weg stromabwärts noch offen. Die Sanierung wird bis in den November dauern.

- Solange der Urfahranermarkt abgehalten wird, ist auch der Radweg über die Nibelungenbrücke keine Alternative. Grundsätzlich ist der Radfahrstreifen als äußerst gefährlich einzustufen.



## Radweg nach Wilhering

Aber zumindest die Zukunft könnte für Radfahrer rosiger werden. Der Linzer Gemeinderat hat nämlich beim Land den Wunsch nach einem Radweg zwischen Nibelungenbrücke und Wilhering depositiert. Und das ist auch eine Chance für den Tourismus: „Das Gäste-Potenzial ist enorm“, so Vbgm. Erich Watzl (ÖVP). Eine Voraussetzung für die volle Nutzung dieses Booms sei aber, dass die Radtouristen nicht an Linz vorbeisausen, sondern durch die beschauliche Landschaft auf einem attraktiven Radweg nach Linz geführt werden. „Da lässt die derzeitige Streckenführung zwischen Ottensheim und Urfahr viel zu wünschen übrig. Daher der Vorstoß für den Radweg Wilhering-Linz“, erklärt Tourismusreferent Watzl.

**Weg auf der Westseite ist bis Mitte November gesperrt** • Auf Eisenbahnbrücke ist **keine Lösung in Sicht**

# Auch Voesbrücke ist für Radler nun TU

Nächster Akt im Linzer Brücken-Dilemma! Denn nun ist neben dem Radweg auf der Eisenbahnbrücke auch jener auf der Westseite der Voestbrücke wegen Sanierungen zumindest bis Mitte November gesperrt. Und danach wird auch noch der Geh- und Radweg auf der Ostseite repariert. Wenigstens wird die Nibelungenbrücke breiter ...

► Auf der Autobahnbrücke ist die Westseite bis Mitte November für Radverkehr zu. „Es gibt nur noch Probleme in Linz! Radfahrer können nicht auf die Eisenbahnbrücke, auf der Autobahnbrücke müssen sie – je nachdem, in welche Richtung sie unterwegs sind – einen großen Umweg in Kauf nehmen, und auf der Nibelungenbrücke zu fahren, ist sehr gefährlich“, ist die grüne Klubobfrau Gerda Lenger sauer.

Zu Recht –

denn bis zumindest Mitte November ist der Radweg auf der Westseite der Autobahnbrücke wegen Belegsanierungs-

arbeiten nicht befahrbar. Und danach wird auch der Radweg auf der Ostseite repariert. Zum mindest bis November dauert es auch, bis feststeht, wie man den Radweg der Eisenbahnbrücke reparieren kann. Somit bleibt

tobahn- auch die Eisenbahnbrücke gesperrt ist, ist ein blöder Zufall – der Umweg ist aber nicht so schlimm“, beschwichtigt Stadtvizier Klaus Luger. Wobei er – wie berichtet – heute bei LH-Vize Franz Hiesl ist, um die Verbreiterung der Nibelungenbrücke zu beschließen.

Ab Ende 2012 wäre dort

mehr Platz für die Radler.

Ein ganz schwacher Trost.

„Je nach Witterung wird bis November die Fahrbahn des Geh- und Radwegs der Voest-Brücke saniert.“

Asfinag-Sprecherin Alexandra Vuscina-Valla



Fotos: Chris Koller (2)



„Wie lange die Eisenbahnbrücke für Radfahrer noch gesperrt ist, ist völlig offen

Foto: Detmar Mathis/Fotodafabrikmeister

„Dass jetzt neben der Au-

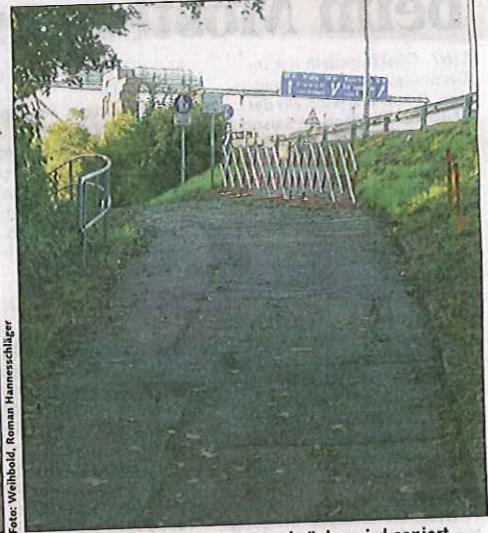


WETTERWYSER

## Prognose für VIERTAGEVORSCHAU

WETTERVORHERSAGE	MI	DO	FR	SA
Enns	wolkig starke Bewölkung	12°/19°		
Gallneukirchen	stark bewölkt	11°/18°		
Graz	stark bewölkt	13°/20°		
Linz	wolkig	13°/21°		
Neuhofen a.d. Krems	wolkig	12°/19°		
Ottensheim	stark bewölkt	11°/18°		
St. Florian	wolkig	12°/19°		
Steyregg	stark bewölkt	12°/19°		
		11°/19°		
	10°	15°	4°	14°
			3°	13°
				3°
				14°

Ihr Wetter im Internet auf [nachrichten.at/wetter](http://nachrichten.at/wetter)



Zwei Spuren, zwei Probleme: Der Radweg der Eisenbahnbrücke wurde zum Ersatz für den gesperrten Gehweg. Auch ein Geh- und Radweg der Voestbrücke wird saniert.

## Eisenbahnbrücke: Halbes Jahr Gehwegsperre

LINZ. Mindestens ein halbes Jahr wird es dauern, bis der verrostete Gehweg der maroden Eisenbahnbrücke wieder benutzt werden kann. Für die Radfahrer, die notgedrungen auf den Radweg verzichten, wird derzeit nach Übergangslösungen gesucht.

VON HERBERT SCHORN

„Unter einem halben Jahr geht bei der Sanierung des Gehweges gar nichts“, sagt der für den Verkehr zuständige Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Vor allem beim Urfahrer Brückenkopf sei das Material stark ermüdet. „Vieles muss ausgetauscht und er-

neuert werden", sagt der Vizebürgermeister.

Wie berichtet, musste vor knapp zwei Wochen der nachträglich angehängte Gehweg der Eisenbahnbrücke überraschend gesperrt werden, weil Teile der Konstruktion und der Verbindung zur Hauptbrücke verrostet sind. Die 111 Jahre alte, denkmalgeschützte Brücke gilt seit vielen Jahren als Sanierungsfall.

cke queren wollen. Oder sie weichen auf die von Autos und Bussen benutzte Fahrbahn aus, die aber wegen der Schienen besonders im Herbst rutschig und damit gefährlich ist.

Mittlerweile sei eine Tempo-30-Tafel und ein Hinweisschild, dass auch Radler die Fahrbahn benutzen, angebracht, sagt Gerhard Prieler von der Initiative FahrRad: „Eine Lösung,

Foto: WERNER

mit der wir leben können.“ Der Aktivist wünscht sich, dass Radfahrer beides – Radweg und Fahrbahn – benützen dürfen. Ein Teil davon könnte bald in Erfüllung gehen: Die Stadt arbeitet daran, den Radweg zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg umzufunktionieren. Dann könnten Radler neben den Fußgernahen fahren. „Wir untersuchen, ob das rechtlich möglich ist“, sagt Luger.

**Zweiter Radweg gesperrt**  
Zweites Problem für die Radler: Wegen Sanierungsarbeiten ist auch jeweils einer der beiden Geh- und Radwege der Voest-Brücke

bis Ende Dezember gesperrt. Fahrbahn und Geländer werden erneuert. „Da hatten wir Pech“, sagt Luger. „Wir haben die Arbeiten von Sommer auf Herbst verschoben, um möglichst wenig Radfahrer zu stören.“ Jetzt müsse saniert werden: „Sonst drohen der Asfinag Pönale Zahlungen.“

Prieler ist mit der Situation trotzdem unzufrieden. „Dass ein Unglück passieren kann, ist klar“, sagt er. „Die Maßnahmen, die gesetzt werden, laufen aber zu oft unkoordiniert ab. Die Radfahrer haben in dieser Situation am meisten draufgezahlt.“

## STICHWORT

## Eisenbahnbrücke

Ein Gutachten der Technischen Universität Wien soll in zwei Schritten die Zukunft der Eisenbahnbrücke klären. Ende November soll feststehen, ob die Brücke auch nach 2012 befahren werden kann, bis Februar, ob und wie sie zu sanieren ist. Geplant ist, die Brücke zu verbreitern und für eine neue Straßenbahnlinie zu verwenden. Daneben soll eine neue Brücke für den Individualverkehr entstehen.

Volksschl., O.Ö., 22.10.2011

## 8 | Oberösterreich

### Gutachten für Nutzung der Eisenbahnbrücke

LINZ — Über die mögliche Nutzungsdauer der 111 Jahre alten und teils stark beschädigten Eisenbahnbrücke soll nun ein Gutachten entscheiden. Die Stadt Linz und die Brückeneigentümerin ÖBB werden sich die Kosten von 455.000 Euro für das Gutachten teilen. Dies wurde am Donnerstag im Stadtsenat einstimmig beschlossen. „Mit der Vereinbarung kann nun ein Sanierungskonzept erarbeitet und die Variante der alleinigen Nutzung als Fußgänger- und Radfahrerbrücke untersucht werden“, sagt Verkehrsreferent Klaus Luger. Mit ersten Ergebnissen sei bis Jahresende, mit dem Gesamtgutachten bis Ende März 2012 zu rechnen.

### Erste Wartungsarbeiten beginnen im November

Der nachträglich befestigte Gehweg der Eisenbahnbrücke ist momentan nicht benützbar. Aufgrund fortschreitender Korrosionsschäden, werden zwischen 21. November und 2. Dezember Wartungsarbeiten durchgeführt. Dabei werden an korrodierten Stahlteilen Verstärkungen eingezogen. Von den Arbeiten sind der Individualverkehr, Radfahrer und Fußgänger nicht betroffen. Lediglich die Buslinien werden in diesem Zeitraum umgeleitet. Da die Arbeiten nur bei Tageslicht durchgeführt werden können, wird montags bis freitags von 8.30 bis 16 Uhr an der Eisenbahnbrücke gearbeitet.

Stadt und ÖBB unterzeichnen Übereinkommen • Gutachten um 455.000 Euro soll 2012 vorliegen

# Eisenbahnbrücke wird teilweise saniert

Seit der Sperrung des Gehweges auf der Eisenbahnbrücke haben die Verantwortlichen den Ernst der Lage erkannt: Jetzt wird ein Übereinkommen zwischen ÖBB und Stadt unterzeichnet und die Brücke im November gewartet.



Der Erstellung des Gutachtens über die Sanierung und Nutzungsdauer der Eisenbahnbrücke steht nun nichts mehr im Weg. Der Linzer Stadtsenat hat sich am Donnerstag einstimmig für ein Übereinkommen mit den ÖBB ausgesprochen.

Die umfassende Analyse soll 455.000 Euro kosten, davon zahlen einen Teil die ÖBB. „Außerdem laufen noch Verhandlungen mit dem Land, das sich voraussichtlich auch an den Kosten beteiligen wird“, erklärt Verkehrsstadtrat Klaus Lu-

ger. Bis Ende des Jahres sollen erste Ergebnisse über den Zustand sowie die Sanierbarkeit der Brücke und Kostenschätzungen vorliegen. Das Gesamtgutachten soll bis März vorliegen.

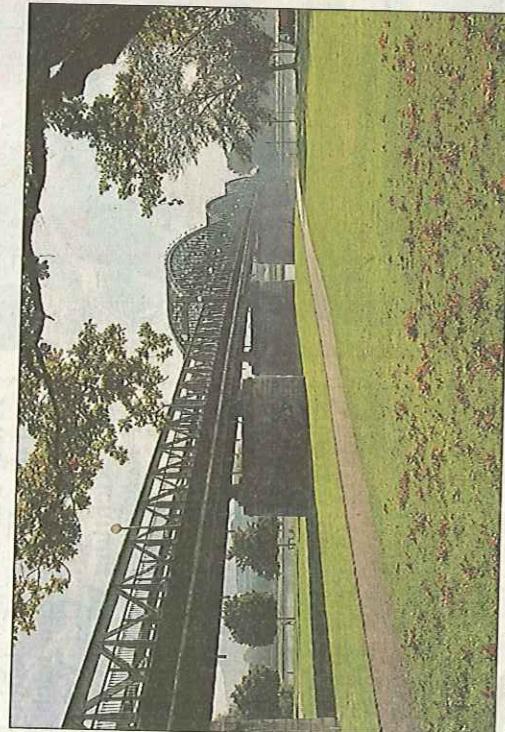
„Dann können wir bis Ende 2012 Maßnahmen umsetzen, damit die Brücke nicht gesperrt wird“, sagt Luger.

Und auch heuer werden noch Wartungsarbeiten am Bauwerk durchgeführt.

„Aufgrund der fortschreitenden Korrosionschäden an der Eisenbahnbrücke bringen wir an einzelnen Stahlteilen Verstärkungen an“, erklärt ÖBB-Sprecher Mario Brunnmayr. Die Sanierung wird von 21. November bis 2. Dezember von 8.30 Uhr bis 16 Uhr durchgeführt. Zum Glück wird die Brücke dafür nicht gesperrt! „Der Individualverkehr, Radfahrer und Fußgänger sind nicht betroffen. Nur die Busse werden umgeleitet“, beruhigt Brunnmayr.

Der Gehweg auf der Eisenbahnbrücke wird wohl noch für das nächste halbe Jahr gesperrt bleiben.

Verkehrsstadtrat Klaus Luger



Die Eisenbahnbrücke ist eines der großen „Sorgenkinder“ der Stadt

Foto: Chrs Koller

TIPS-LINZ, Land u. Seest, 52, 43. Woche 2011

## EISENBAHNBRÜCKE

# Neues Gutachten bis zum Jahresende

**LINZ.** Einstimmig wurde der Beschluss im Linzer Stadtsenat gefasst, einem Übereinkommen mit den ÖBB als Eigentümerin der Eisenbahnbrücke für die Planungsleistungen und Sanierungsarbeiten zuzustimmen. 455.000 Euro werden dafür veranschlagt. Darin enthalten sind die Untersuchung sowie die Erstellung des Gutachtens über die aktuell mögliche Nutzungsdauer der Eisenbahnbrücke. Auch die sich daraus

ergebenden notwendigen Schritte für weitere Instandhaltungsmaßnahmen werden erarbeitet. „Das Übereinkommen mit der ÖBB beeinhaltet die Planungsleistungen für ebendiese Sanierungs- und sogenannte Ertüchtigungsmaßnahmen. Dafür gibt es eine Kostenteilung zwischen Stadt Linz und ÖBB zu jeweils 50 Prozent“, so Verkehrsreferent Klasu Luger (SP). 165.000 Euro kostet dabei die Befundung der

Brückenkonstruktion, 90.000 Euro die Erstellung der Gutachten sowie die Festlegung der sich daraus ergebenden Sanierungsmaßnahmen.



Der Fußweg bleibt gesperrt. Foto: vowe

### Endergebnisse bis März

Für eventuell erforderliche Sonderprüfungen werden nochmals 50.000 Euro eingeplant. Mit ersten Ergebnissen sei bis Jahresende, mit dem Gesamtgutachten bis Ende März zu rechnen.

Bruck, Linz extra, 527, 10.11.2011

### ● Eisenbahnbrücke

Die Eisenbahnbrücke wird ab 21. November für Busse gesperrt, weil die ÖBB Reparaturen vornehmen. Der Individualverkehr ist davon nicht betroffen. Die Linz-Linien-Busse werden von 21. bis 25. November und von 28. November bis 2. Dezember zwischen 8.30 Uhr und 16 Uhr (am Freitag bis 12 Uhr) über die Voest-Brücke umgeleitet.

em Informatiker, Ars Electronic

5 | 46. WOCHE 2011

Land &



Nach den Fußgängern bleibt die Donaubrücke auch für Busse gesperrt. Foto: vowe

## EISENBAHNBRÜCKE

# Wieder Reparaturen

**LINZ.** Tragwerksverstärkungen an der Konstruktion machen eine tageweise Sperre der Eisenbahnbrücke für die Busse der LinzLiniens ab 21. November notwendig. Die Arbeiten betreffen die Reparaturen von aufgetretenen Korrosionsschäden unterhalb der Fahrbahn. „Die Sperre für die Busse dauert von 21. bis 25. November sowie von 28. November bis 2. Dezember. Dabei werden die

Busse montags bis donnerstags in der Zeit zwischen 8.30 Uhr und 16.00 Uhr und freitags von 8.30 Uhr bis 12.00 über die Voest-Brücke umgeleitet“, informiert SP-Verkehrsreferent und Stadt-vice Klaus Luger. Die Umstiegs- haltestelle Linke Brückenstraße wird nur wenige Meter entfernt in die Freistädter Straße verlegt, wo schon heute die Busse in Richtung Pleschinger See halten. ■

Vollständig, 23.11.2011

## Oberösterreich | 11

### Eisenbahnbrücke für Busse gesperrt

LINZ — Weil am Tragwerk der Linzer Eisenbahnbrücke Schweißarbeiten notwendig sind, wird diese für Autobusse gesperrt. Bis 24. November und von 28. November bis 1. Dezember werden die Buslinien 12 und 25 zwischen 8.30 und 16 Uhr umgeleitet. Ebenfalls am 25. November und am 2. Dezember von 8.30 bis 12 Uhr. Die Linienbusse werden in dieser Zeit über die Autobahn A7, die Hafenstraße, die untere Donaulände und die Leonfeldnerstraße geführt. Kurzfristige Terminänderungen sind witterungsbedingt möglich.

Krone Linz 02.11.2011

(Finanz-)kräftige Gemeinderatsdebatten sind garantiert

# Sündteure Brückenstudie und Horte um 9,4 Millionen Euro

Als hätte Linz keinerlei finanzielle Sorgen... Im morgigen Gemeinderat sind (finanz-)kräftige Debatten garantiert. Nicht nur wegen des Swaps oder weil die FP die Erhöhung der Eintrittspreise für den Botanischen Garten kritisiert. Auch die neue Brückenstudie sowie zwei neue geplante Horte gehen mächtig ins Geld.

„Dass Kinder einen Euro Eintritt für den Botanischen Garten zahlen sollen, bringt einnahmenmäßig nichts. Aber für sie ist ein Besuch pädagogisch wertvoll, das soll auch so bleiben – und zwar gratis“, sagt FP-Stadtrat Detlef Wimmer. Wie berichtet, sollen ja Kinder im

Rahmen des Unterrichts und auch Aktivpass-Inhaber ab 2012 einen Euro Eintritt zahlen, statt wie bisher gratis in den Botanischen Garten gehen zu können.

Wesentlich teurer wird die neue Studie für die Eisenbahnbrücke, die ja bis März Klarheit über Sanierungs-

möglichkeiten bringen soll. Dafür werden bis 2013 stolze 455.000 Euro fällig. „Da wird aber jeder zustimmen“, sind sich VP-Chef Erich Watzl und SP-Stadtvize Klaus Luger einig.

Ins Geld gehen auch die Neubauten zweier Horte: Für den achtgruppigen bei der Harbachschule (samt Erweiterung der HS 12) sowie den sechsgruppigen in der Spaunstraße werden insgesamt 9,4 Millionen € fällig.

ooe.regional@kronenzeitung.at

„, Volkshaus Dornach-Auhof (19 Uhr) ● Musical „The Black Rider“, Landestheater (11 Uhr)

## POLITIK

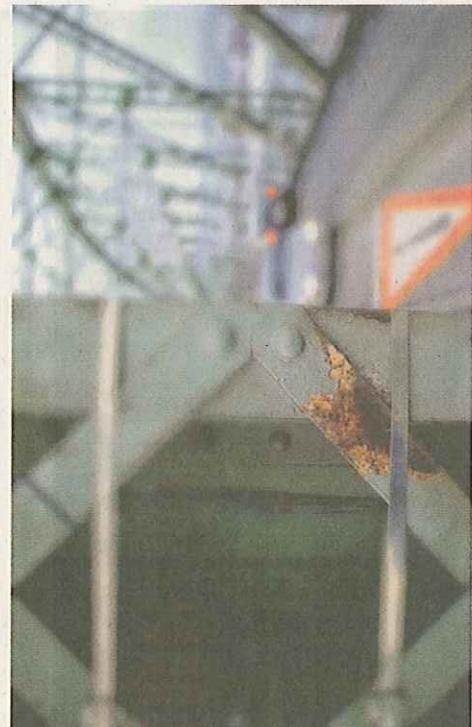
# Letzter „regulärer“ Gemeinderat birgt noch einmal viel Zündstoff

**LINZ.** Einiger große Brocken und Streithemen nimmt sich der Linzer Gemeinderat am Donnerstag an: So soll neben der Kreditaufnahme über 455.000 Euro für ein Eisenbahnbrücken-Gutachten auch das Sozialprogramm der Stadt abgesegnet werden. Für Wirbel sorgt zudem das umstrittene Jahn-Denkmal im Volksgarten.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Klage gegen die Bawag jeweils nur Thema in Berichten sein werden, wird auch der Streit um das Jahn-Denkmal im Linzer Volksgarten für Wirbel sorgen. Eine Untersuchung des Stadtarchivs ergab, dass auf der Gedenktafel für Gefallene der Weltkriege viele NSDAP-, SA- und SS-Mitglieder verehrt sind. „Das Denkmal soll sofort entfernt werden, nicht nur die Gedenktafel“, so Grünen-Fraktionschefin Gerda Lenger. Kritik äußerte Lenger an Bürgermeister Dobusch, der trotz der Forderungen der Grünen untätig geblieben sei.

**Keine Geschäfte mit Bawag**  
Die Freiheitlichen behandelten in ihren Anträgen wiederum als einzige das heiße Thema. Stadt und Bawag: „Das Vertrauen in die Bawag ist durch die Vorfälle rund um den Swap 4175 nachhaltig erschüttert. Wir fordern daher, alle noch bestehenden Geschäftsbeziehungen mit der Bawag zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu beenden“, betont FP-Fraktionsobmann Sebastian Ortner. ■



Die marode Eisenbahnbrücke ist am Donnerstag Gemeinderatsthema. Foto: vowe

Im Mittelpunkt bei der letzten regulären Sitzung des Jahres - am 15. Dezember steht nur die Budgetsitzung am Programm - steht am Donnerstag vor allem das neue Linzer Sozialprogramm mit dem Titel „Lebensstadt Linz: Soziale Sicherheit und Gerechtigkeit“, das vom Gemeinderat zur Beschlussfassung abgesegnet werden soll. Das umfassende Handlungspapier mit 96 Sozialmaßnahmen in den nächsten 15 Jahren fand zuletzt nur die Zustimmung von SP, FP und den Grünen. Am Montag verhandelte die Linzer SP-Fraktion erneut

senbahnbrücke großes Kopfzerbrechen bereitete. Um sich eine detaillierte Aufnahme des Ist-Zustandes und einer Bewertung der Verlängerung der Nutzungsdauer ein Gutachten einzuholen, braucht die Stadt nun 455.000 Euro in Form eines Darlehens, auch Thema am Donnerstag. „Es konnten einige Missverständnisse ausgeräumt werden. Es zeichnet sich ab, dass, bis auf einige Punkte, auch die Linzer VP das 75 Seiten starke Sozialprogramm mittragen wird“, betont Luger. Dem in seiner anderen Funktion als Verkehrsreferent zuletzt auch die Ei-

## 4 | Städte & Gemeinden

*Neues*  
**Volksblatt**

Freitag, 25. November 2011



**Beschlossen** wurde gestern im Linzer Gemeinderat, dass in den kommenden Jahren rund 500.000 Euro zur „Ertüchtigung und Sanierung“ der Eisenbahnbrücke zur Verfügung gestellt werden. Ziel ist, dass das 111 Jahre alte Denkmal doch noch länger benutzt werden kann — es droht ja 2012 die Sperrung. Übrigens will heute Umweltanwalt Martin Donat Ideen zur Zukunft der maroden Brücke präsentieren.

Foto: Fremer

## Gehweg der Eisenbahnbrücke in Linz wegen Rost gesperrt

**LINZ.** Weil der Gehweg der Linzer Eisenbahnbrücke zu stark verrostet ist, darf er seit gestern nicht mehr benutzt werden.

Bei Revisionsarbeiten hatten Prüfer die zum Teil erheblichen Rostschäden bemerkt. Mit sofortiger Wirkung musste der Gehweg daher gestern Nachmittag um 15 Uhr gesperrt werden. Begründung: Gefahr in Verzug.

Die Brücke selbst ist laut Stadt Linz aber nicht betroffen: Der Gehweg wurde nachträglich angehängt, die Hauptkonstruktion der Brücke ist intakt. Auch der flussabwärts gelegene Radweg darf weiterhin benutzt werden. Er wird aber noch

einmal detaillierter untersucht werden.

Nun loten Magistrat und Brückeneigentümer ÖBB Möglichkeiten aus, wie der Gehweg möglichst rasch repariert werden kann. Seit Jahren ist die 111 Jahre alte

Linzer Eisenbahnbrücke ein Sanierungsfall. Aufgrund großer Rostschäden darf die denkmalgeschützte Brücke ab Ende 2012 nicht mehr befahren werden. Mehr dazu auf [www.nachrichten.at/linz](http://www.nachrichten.at/linz).



**Gefahr in Verzug: Brücke ist am Gehweg unpassierbar.** (wa)

Praxis Bus extra, S 25, 30.11.2011

● **Eisenbahnbrücke**

Die Schweißarbeiten an der Eisenbahnbrücke wurden früher als geplant beendet. Die Sperre für die Buslinien 12 und 25 wurde wieder aufgehoben.

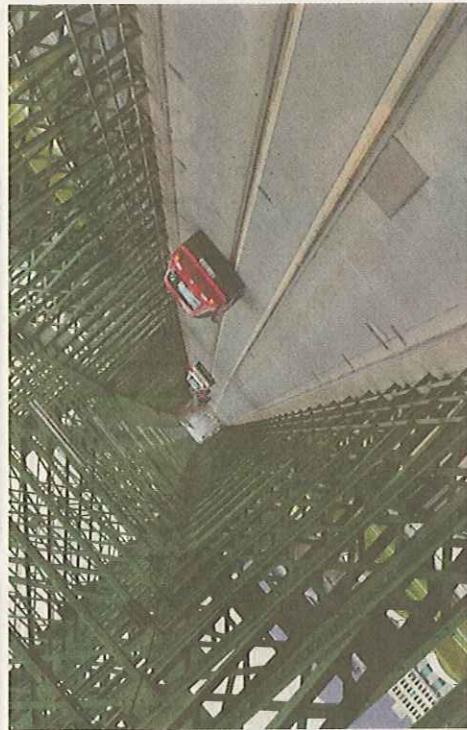
UMWELTANWALT

# „Die Verkehrsmaßnahmen der Stadt kratzen doch nur an der Oberfläche“

LINZ. Kritische Luftsituation, marode Eisenbahnbrücke - bei diesen trüben Aussichten für Linz platzt nun dem oberösterreichischen Umweltanwalt Martin Donat der Kragen: Er fordert rasche und weitreichende Änderungen im Verkehrssystem der Landeshauptstadt.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Die zuletzt auftretenden zu hohen Feinstaubwerte sind im Großraum Linz ein bekanntes, wiederkehrendes Problem. Grund genug für Umweltanwalt Martin Donat, mit konkreten Vorschlägen zum Verkehrskorridor Linz-Nordwest vorzupreschen: „Es wird ohne einschneidende Maßnahmen und kontroversielle Diskussionen nicht gehen. Die bisherigen Verkehrsmaßnahmen der Stadt Linz wie etwa bei der Parkraumbewirtschaftung oder Geschwindigkeitsbeschränkung im Stadtgebiet kratzen doch nur an der Oberfläche des Problems, da sie primär auf eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs abzie-



Die Sanierung der Eisenbahnbrücke wird zu weiteren Staus führen. Foto: Weihbold

(Grüne) und Verkehrsstadtrat Klaus Luger (SP): „Die Regionalbuslinien zwischen Linz und Puchenau müssen durch exklusive Nutzung der Busspur durch die Busse selbst beschleunigt werden. Innerhalb der Stadt muss ein Regionalverkehrsknoten Urfahr im Bereich Sonnensteinstraße geschaffen werden und die Regionalbusse somit verstärkt an die Achse Sonnensteinstraße - Hauptbahnhof angeschlossen werden.“

¶ Ohne einschneidende Maßnahmen und kontroversielle Diskussionen wird es künftig beim Verkehrsthema in Linz einfach nicht mehr gehen.

UMWELTANWALT MARTIN DONAT

Verkehrsreferent Klaus Luger will Donat im Jänner in den Verkehrs-ausschuss einladen: „Ich verstehe manche Forderungen auf ihr Verbesserungspotenzial hin noch nicht ganz. Die Busse etwa werden die Mühlkreisbahn nicht dermaßen entlasten können.“

**Stadt reagiert skeptisch**  
Donats Forderungen an Umweltstadträtin Eva Schobesberger

An neuem Gutachten für Übergang hängt auch Zukunft der

# Eisenbahnbrücke Wunkt

Der "Verkehrs-Hut" brennt schon länger, doch seit zwei Jahren steht er lichterloh in Flammen: Die Eisenbahnbrücke muss Ende 2012 gesperrt werden, besagte das heute vor zwei Jahren veröffentlichte Gutachten. Verändert hat sich seither wenig – die Zukunft der Brücke ist unklar, wieder wartet Linz auf ein Gutachten ...

Wie viel Zeit muss noch deta? Derzeit steht und fällt vergehen, bis das Dilemma alles mit der Donauquerung: um die Eisenbahnbrücke en-

die zweite Schienennachse. „Bis Ende des Jahres soll der erste Teil des technischen Gutachtens vorliegen, im März dann alle Ergebnisse. Davon hängt die weitere Vorgehensweise ab“, erklärt SP-Verkehrsstadtrat Klaus Luger. Im Gutachten haben Experten geprüft, ob und

wie eine Sanierung, die die denkmalgeschützte Brücke über 2012 hinaus benutzbar macht, möglich wäre. Basierend auf den Ergebnissen entscheidet schließlich das Denkmalamt, ob die Brücke verbreitert und zukünftig für den Tramverkehr genutzt werden kann. „Erst wenn der Bescheid vom Denkmalamt da ist, können wir mit allen Planungen beginnen. Wir richten uns nach dieser Entscheidung“, sagt Luger. Somit wäre es für das nächste halbe Jahr wichtig, dass alle Beteiligten – Stadt, Land, ÖBB und das

2. Schienennachse:

# weiter

Denkmalamt – an einem Strang ziehen, sonst „breitet sich das Feuer weiter aus“, und der Linzer Verkehr könnte im Chaos versinken.

„Auch die Sanierungs-  
kosten hängen vom  
Gutachten ab. Es gibt Schätz-  
ungen zwischen 10  
und 35 Millionen €.“

Verkehrsstadtrat Klaus Luger

Kronen Zeitung  
Bunt Extra

S. 28 | 29

22. 12. 2011

# Leben Totgesagte tatsächlich länger? Zukunft der Eisenbahnbrücke noch nicht geklärt

**LINZ.** Bleibt die Eisenbahnbrücke? Kann sie repariert werden? Wird sie zur Brücke für die geplante zweite Linzer Straßenbahnmachse?

Vor zwei Jahren stellte der Wiener Gutachter Josef Fink fest, dass die im Jahre 1900 eröffnete Brücke Ende 2012 gesperrt werden müsse. Zunächst hieß es gar, dass das denkmalgeschützte Bauwerk das Ende seiner Lebensdauer erreicht hätte. Tatsächlich ist die Brücke vor allem durch Rost stark mitgenommen.

Das durch seine Stahlnietenkonstruktion besondere Bauwerk ist eigentlich „nur“ eine Brücke für die zu klären: Kann die Brücke

Eisenbahn. Die ÖBB brauchen die Brücke aber nicht mehr. Doch auf dem Stahlbauwerk, das den ÖBB gehört, fahren auch Autos. Und besonders die Salzstreuung im Winter hat der Konstruktion zugesezt.

Die vorenst letzte Sanierung fand vor rund 30 Jahren statt. Seither gab es zwischen dem Brückeneigentümer ÖBB und Vertretern der Stadt Linz mehrmals Auseinandersetzungen, wer für die nächste Sanierung der Brücke zahlt.

Nun untersucht der Wiener Universitätsprofessor Josef Fink erneut die Brücke.

Zwei Hauptfragen sind

noch länger als ein Jahr befahren werden, kann sie saniert und verbreitert werden?

Der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) geht nun davon aus, dass die Brücke nicht Ende 2012 geschlossen werden muss, sondern länger benutzt werden darf. Im kommenden Frühjahr soll feststehen, ob die Brücke saniert und ob sie verbreitert werden kann. Dies wäre notwendig, damit künftig die Straßenbahn auf der geplanten neuen Achse im Osten von Linz zweispurig auf der Eisenbahnbrücke fahren kann.

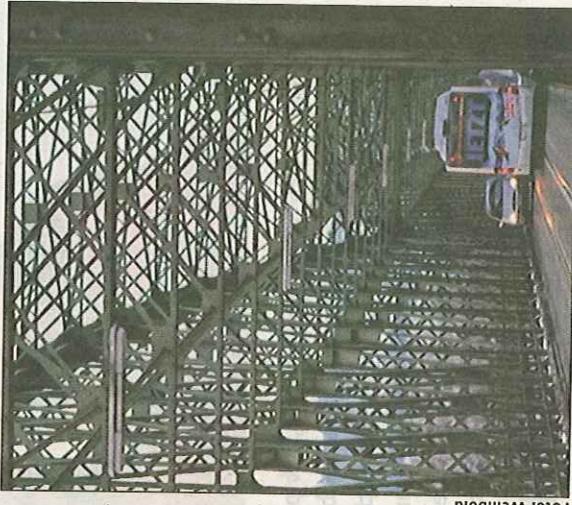


Foto: Weihbold

*O.-O. Wacht. Vond M. Lause, S34, 30.11.2011*

Zukunft der Eisenbahnbrücke: ungeklärt

## AUSBLICK

# 2012 wird zum Schicksalsjahr für wichtige Verkehrsprojekte in Linz

**GROSSRAUM LINZ.** Egal ob Westring, zweite Schienenachse oder Zukunft der Eisenbahnbrücke: Schon in den kommenden Monaten sollen die Weichen für mehrere wichtige, große Verkehrsprojekte gestellt werden. Auch die innerstädtischen Begegnungszonen sollen weiter ausgebaut werden.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Es ist ein umfangreiches Paket, das sich der Linzer SP-Verkehrsreferent Klaus Luger vorgenommen hat. Im Mittelpunkt des Interesses steht die 6,6 Kilometer lange zweite Straßenbahnnachse durch Linz. „Mit der Entscheidung des Bundesdenkmalamtes über die weitere Zukunft der Eisenbahnbrücke kann im März mit der Detailplanung begonnen werden. Erst dann wissen wir auch, wie breit die daneben geplante neue Brücke werden muss.“ Bekanntlich soll die baufällige Eisenbahnbrücke generalsaniert und um einen Meter verbreitert werden, um künftig der Straßenbahn als Donauübergang zu dienen.

## Finanzierungen unklar

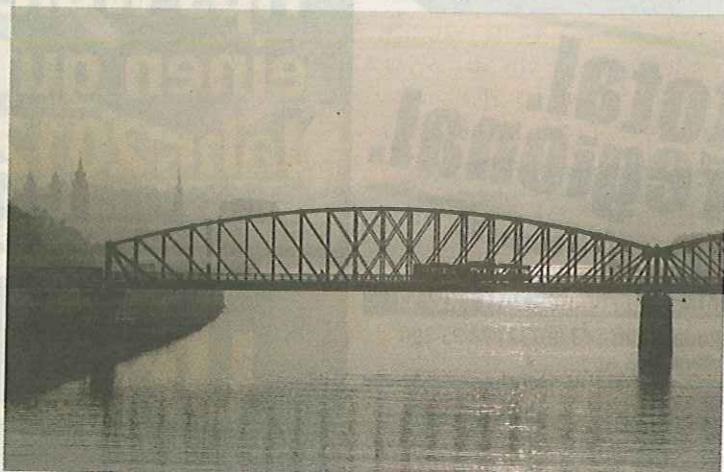
Über die Finanzierung des rund 500 Millionen Euro teuren Projektes herrscht nach wie vor Unklarheit, Klaus Luger stellt gegenüber von Land und Bund klar: „Wer eine halbe Milliarde Euro für den Westring ausgibt, würde ein fatales Zeichen setzen, eine wichtige öffentliche Verkehrsverbindung nicht zu finanzieren.“ Auch sonst ist im öffentlichen Verkehr einiges geplant: Nach der Fertigstellung der Straßenbahnverlängerung nach Leonding werden ergänzend zu den Planungen für eine 2. Schienenachse die Details für die Stra-

ßenbahnverlängerung nach Traun erarbeitet, die bis zum Jahr 2015 umgesetzt werden soll.

Auch für zwei lange Jahre diskutierte Straßenverkehrsprojekte wird 2012 zum Schicksalsjahr: „Mit der Unterschrift von Land und Stadt sowie Verkehrsminister Bures unter dem Westring-Vertrag können wir nicht nur den Westring-Bau samt vierter Donaubrücke selbst, sondern auch eine Neukonzeption der Verkehrsführung in den innerstädtischen Bereichen angehen. Das UVP-Verfahren wird noch im Herbst 2012 anlaufen“, zeigt sich Luger optimistisch. Weniger Freude hat er jedoch mit dem schleppenden Fortschritten bei der Autobahn-Abfahrt an der A7 in Dornach/Aufhof: „Die Vorlaufphase dauert nun schon 14 Jahre an, aber nun ist wieder Bewegung in die Sache gekommen. Nach derzeitigem Stand soll 2012 die Umweltverträglichkeit für einen Autobahn-Halbanschluss, nicht mehr für einen Vollanschluss, geplant werden. Ein Baubeginn könnte bis 2014 möglich sein, sollte die UVP wie geplant über die Bühne gehen.“

## 20 Begegnungszonen

Nach dem großen Erfolg der „Begegnungszonen“ in der Kloster- und Herrenstraße will die Stadt weiterhin Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern gemeinsame Verkehrsflächen zur Verfügung stellen, die gleichberechtigt genutzt werden können. „Ab 2012 wird nicht nur in der südlichen Landstraße eine Begegnungszone zwischen Bismarckstraße und der Blumau eingerichtet, sondern es sollen zusätzliche Zonen in den Stadtteilen angelegt werden. Die Stadtplanung bewertet derzeit 20 Standorte, wie etwa Teile des Hauptplatzes“, so Luger. ■



Im März entscheidet sich die Zukunft der maroden Eisenbahnbrücke.



Die Detailplanung für die 2. Schienenachse im Linzer Osten steht an.



Teile des Hauptplatzes sollen zur Begegnungszone werden.

Fotos: Weihbold