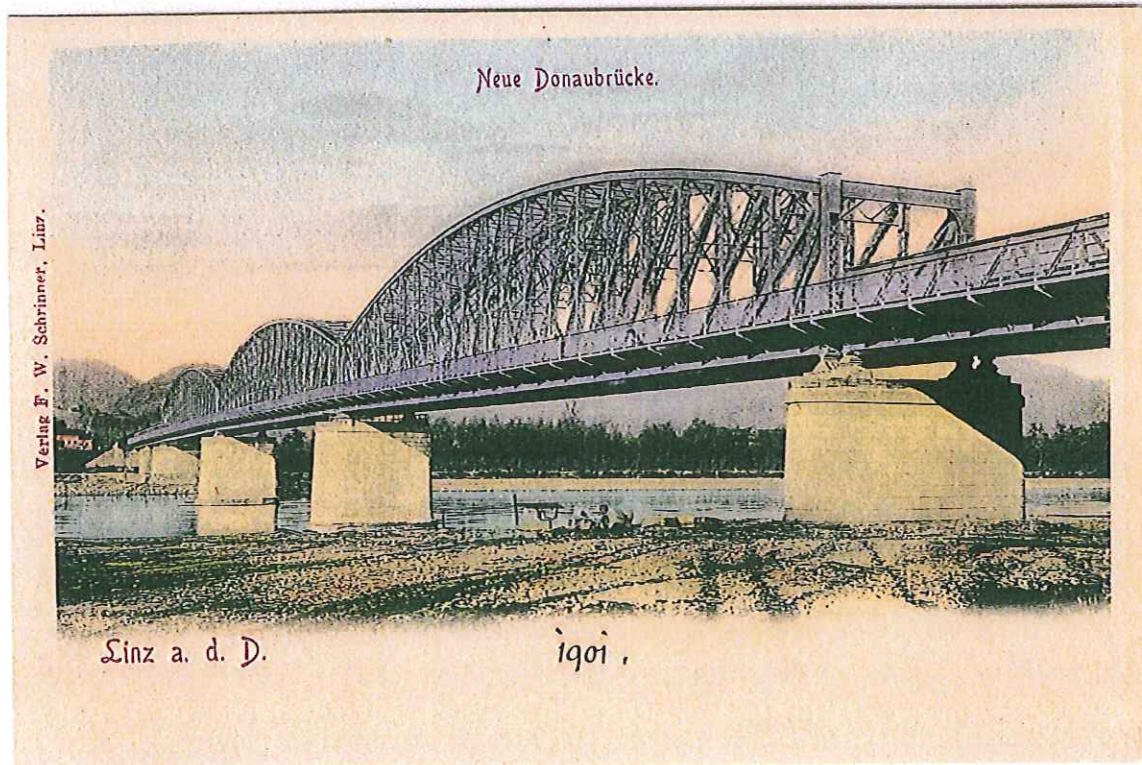


Eisenbahnbrücke Linz

Pressespiegel 2012



Erstellt von: Mag. Ute Streitt, Justine Aust und Victoria Leisch
Linz 2013

Nachtrag
Pressespiegel 2011

Land&Leute

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



WETTERWERTE

Enns	bedeckt	-5/11°
Gallneukirchen	bedeckt	-6/0°
Leonding	bedeckt	-5/11°
Linz	stark bewölkt	-5/11°
Neuhofen a.d. Krems	bedeckt	-5/11°
Ottensheim	stark bewölkt	-5/11°
St. Florian	bedeckt	-4/11°
Steyregg	stark bewölkt	-5/11°
Traun	bedeckt	-5/11°

Prognose für VIERTAGEVORSCHAU

	FR	SA	SO	MO
Icon				
Temp	-2°	5°	0°	8°
Temp	0°	8°	1°	10°
Temp	0°	1°	10°	0°
Temp	0°	11°		

QUELLE: ZAMG

Ihr Wetter im Internet auf nachrichten.at/wetter



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

Foto: Weibhold

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 befahrbar. Der Neubau kostet bis zu 40 Millionen Euro und benötigt bis zu acht Behördenverfahren.

VON HERBERT SCHORN

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 Urfa-

bis zum Bulgariplatz plant die städteigene 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 Behördenverfahren benötigen“, sagt der für Verkehr zuständi-

ge 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. Soll-

te das Land der Argumentation der Stadt folgen, dass es sich nur um eine Verlegung einer Straße handelt, könnte die UVP entfallen.

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 einhalb 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.

STICHWORT

Eisenbahnbrücke: 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.



Kommentar von Herbert Schorn

Totstellreflex

Wer sich zuerst bewegt, hat verloren.“ So beschreibt Richard Wittasek vom Bundesdenkmalamt die aktuelle Verhandlungssituation um die Zukunft der Eisenbahnbrücke: Keiner der Beteiligten hat Interesse, Millionen in die Sanierung der maroden Brücke zu stecken. Der Brückenbesitzer, die ÖBB, braucht sie nicht mehr, die Stadt hat nicht viel übrig für Denkmalschutz und plant eine neue, das Land fühlt sich nicht zuständig. Gegen diese Front kämpft das Denkmalamt, das die Brücke mit allen Mitteln erhalten will - aber selbst kein Geld hat. So vergeht Verhandlungsrunde um Verhandlungsrunde, Gutachten um Gutachten ohne Lösung.

Fakt ist, dass diese Brücke in kaum zwei Jahren gesperrt werden muss. Die Zeit, um auf stur zu schalten, ist vorbei. Jetzt braucht es Lösungen - und die gibt es nur, wenn alle aufeinander zugehen. Totstellen bringt gar nichts.

Eisenbahnbrücke: Aufsturschalten bringt gar nichts.

WERBUNG

E-Mail: h.schorn@nachrichten.at

0.Ö. Wacker. Land u. Leute, 535 12.10.2011

Eisenbahnbrücke

Ich fahre seit Jahren selber regelmäßig mit dem Fahrrad über die Eisenbahnbrücke, und bei etwa zwei Drittel der Fahrten waren Fußgänger am Radweg anzutreffen, obwohl der Gehweg benutzbar war. Teilweise musste man sich durch Klingeln etwas Platz zum Vorbeifahren verschaffen.

Etwas mehr Respekt kann man wohl von beiden Seiten erwarten. Die Fußgänger sollen



Sanierung notwendig (Weihbold)

sich nach Sanierung des Gehweges auf diesem über die Brücke begeben, dafür sollten die Radfahrer jetzt halt für die Dauer der Sanierung entweder eine andere Brücke benutzen oder eben absteigen.

FLOOH

LESERMEINUNG

Ich finde nicht, dass man die Eisenbahnbrücke unbedingt auf ewig erhalten muss. Eine Brücke muss primär funktionalen Aspekten genügen und für alle - Auto, Bim, Rad, Fußgeher - gut benutzbar sein. Die Eisenbahnbrücke ist für Autos zu schmal, wenn ein Zug fährt, gesperrt, der Radweg ist ebenfalls zu eng und die Fußgeher sind gezwungen, an einer unübersichtlichen Stelle ohne Zebrastreifen die Straße zu queren. Warum also nicht das Geld für die Erhaltung sparen und in eine bessere, vielleicht sogar noch schönere, neue Brücke investieren?

TOMLO

Postings auf nachrichten.at

0.0. Wacker. Land m. Leise, 535, 10.11.2011

IG

Verstärkung für Eisenbahnbrücke

LINZ. Die Eisenbahnbrücke wird (ein bisschen) repariert. Darum dürfen von 21. bis 25. November und von 28. November bis 2. Dezember tagsüber keine Busse über die Brücke.

Die Busse der Linz-Linien werden in dieser Zeit montags bis donnerstags von 8.30 bis 16 Uhr und freitags von 8.30 bis 12 Uhr über die Voest-Autobahnbrücke umgeleitet. Die Haltestelle wird von der Linken

Brückenstraße in die Freistädter Straße, wo die Busse zum Pleschinger See halten, verlegt. Für Pkw, Fußgänger und Radfahrer bleibt die Eisenbahnbrücke offen.

Ursache der Sperre für Busse sind Arbeiten zur Verstärkung des Tragwerks der 111 Jahre alten Brücke. Nach derzeitigem Stand müsste das denkmalgeschützte Bauwerk ab 2012 gesperrt werden, da es bereits ziemlich altersschwach ist. Derzeit wird

ein Gutachten erstellt, wie der Donauübergang, der den Bundesbahnen gehört, saniert werden kann. Die zweiteilige Untersuchung kostet 455.000 Euro. Stadt Linz und ÖBB teilen sich diese Kosten.

Nach derzeitigem Stand sollte die Brücke bestehen bleiben und künftig Fußgänger, Radfahrern und der geplanten zweiten Straßennachse dienen. Flussabwärts der Eisenbahn ist eine Autobahnbrücke geplant.



Kann die Straßenbahn künftig über die Eisenbahnbrücke fahren? Das untersucht derzeit ein Gutachter.

Fotos: Weibold

Eisenbahnbrücke verzögert die Planung der neuen Straßenbahn

LINZ. Eigentlich sollte heuer noch die Detailplanung für die neue Straßenbahnachse im Osten von Linz vergeben werden. Doch die ungeklärte Zukunft der Eisenbahnbrücke verzögert die Straßenbahn-Planung.

Vom Mühlkreisbahnhof zur Eisenbahnbrücke, dort über die Donau und dann großteils unterirdisch durch das Spital- und Franckviertel zum Bulgariplatz und von dort zum Hauptbahnhof. Kostenpunkt: 407 Millionen Euro. Für diese Mini-U-Bahn sollte im heurigen November die Einreichplanung ergeben werden. Tatsächlich wird das nicht vor dem Frühjahr 2012 geschehen.

Ursache für diese Verzögerung ist die nach wie vor ungeklärte Zukunft der Eisenbahnbrücke. Ein Gutachter von der Technischen Universität Wien

untersucht derzeit den Zustand der 111 Jahre alten Brücke und ob die denkmalgeschützte Konstruktion verbreitert werden kann. Das Bundesdenkmalamt hat einem solchen Umbau zugestimmt.

Vorliegen wird das Gutachten Ende Februar, Anfang März des neuen Jahres. Dann entscheiden der Brückeneigentümer ÖBB, Stadt Linz, Land und Denkmalschutz über die Zukunft der alten Brücke.

Ober- oder unterirdisch?

Grundsätzlich ist vorgesehen, die Brücke künftig für die neue Straßenbahnachse sowie für Fußgänger und Radfahrer zu nützen. Für den Autoverkehr soll stromabwärts der Eisenbahnbrücke ein neuer Übergang entstehen.

Der überwiegende Teil der angestrebten Straßenbahn soll

unterirdisch verlaufen. Allerdings ist der Verlauf in Urfahr vom Mühlkreisbahnhof zur Eisenbahnbrücke noch offen. Weil das Land einen Kostenvergleich verlangte, wurden ober- und unterirdische Lösung un-

tersucht. Der Unterschied ist sehr groß. Die unterirdische Variante in Urfahr würde 104 Millionen Euro kosten, die oberirdische 60 bis 70 Millionen Euro weniger.

Gewerbetreibende in Urfahr haben sich mittlerweile für die unterirdische Lösung ausgesprochen. Denn durch die Mini-U-Bahn in Urfahr könnte der Autoverkehr neu organisiert werden und teilweise (vor allem zwischen Rudolf- und Hauptstraße) vom Durchzugsverkehr entlastet werden.

Darum tritt auch der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) für die unterirdische Variante ein. „Wird die neue Straßenbahn unterirdisch mit der Regio-Tram ins Mühlviertel verknüpft, dann wird das Mühlkreisbahnhof-Areal frei“, sagt Luger. (gsto)

STICHWORT

Ein Gustostück

Der Mühlkreisbahnhof in Linz-Urfahr beflügelt schon lange die Phantasie von Stadtplanern. Denn das Bahnhofsareal im Zentrum von Urfahr ist städtebaulich ein besonders hochwertiges Gebiet. Wird der Bahnhof für die Mühlkreisbahn bzw. für eine Regio-Tram unter die Erde verlegt, dann wird dieses Gebiet für eine neue Nutzung frei.

Pressespiegel 2012

Rost erhöht Gewicht und nimmt Stabilität

Das Rosten ist eine langsame chemische Reaktion von Eisen mit Sauerstoff und Wasser. Dadurch entstehen lockere Gebilde geringer Festigkeit. Gleichzeitg kommt es durch die Oxidation zu einer Zunahme von Masse und Volumen.



Die Linzer Eisenbahnbrücke

Zwischen 1897 und 1900 um 1,2 Millionen Kronen erbaut, war sie von Anfang an für kombinierte Nutzung von Eisenbahn und Kraftfahrzeuge geplant. Die vom K&K-Holzschlosser Anton Bräu erbaute Brücke überstand den 2. Weltkrieg unbeschadet.

Oldtimer haben Charme, sind aber nicht alltagstauglich:

Neubau statt „Rost“

Mechen Sie sich ihr Bild: Eleganter Neubau



So elegant könnte sich eine neue Brücke in das Stadtbild einfügen (Beispiel).

Wer ist dafür?	SPÖ, FPÖ, Grüne
Wie hoch sind die Kosten?	Rund 57 Mio. Euro (54 Mio. neue Brücke + 3 Mio. Nebenkosten)
Wie lange dauert die Errichtung?	Rund 5,5 Jahre (Gestaltungswettbewerb 1 Jahr + Planung und Verfahren 2 Jahre + Baudauer 2,5 Jahre)

Überraschend deutlich ist das Votum der Straßennumfrage zum Thema „Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke“ ausgefallen. Kaum jemand hat sich für eine 2-Brücken-Lösung ausgesprochen. Die günstigere und optisch attraktive Neubau-Brücke ist klarer Sieger.

Ganz kurz zu den Fakten: Stahlbau-Experte Univ.-Prof. Fink hat in einem umfassenden Gutachten die verschiedenen Zukunftsoptionen für die Eisenbahnbrücke geprüft. Dabei wurde schnell klar, dass es nicht nur um die Frage Neubau oder Renovierung geht. Stattdessen heißt die Fragestellung Renovierung plus Neubau oder nur Neubau.

2. Straßenbahnachse

Denn selbst eine voll restaurierte Eisenbahnbrücke könnte den Anforderungen

des Verkehrs nicht entsprechen – Stichwort zweite Straßenbahnachse. Es müsste also eine zusätzliche Brücke für PKW und LKW direkt neben der jetzigen Brücke gebaut werden, was nicht nur sehr teuer kommt. Auch, der optische Charme der alten Brücke ginge verloren. Hinzu kommt, dass mehr als die Hälfte des historischen Materials der alten „Rost“brücke

Das sagen die Linzerinnen und Linzer

Enrique D.,
wohnt seit einem Jahr in Linz

„Ich gehe gerne auf der Brücke spazieren, sie gefällt mir gut, aber eine neue Brücke erscheint mir sinnvoller als eine Doppelbrücke.“



Arthur S.,
Merkstehlnitzer, Linz

„Ich bin eher für den Neubau, weil es billiger ist und man sich dann die ganze mühsame Renovierungsarbeit des Altbestands spart.“



Andrea K.,
Vertragsbevollmächtigte, Linz

„Zwei Brücken nebeneinander erscheinen mir sinnlos, weil auch von der Donaulände viel verloren ginge. Auch die Optik spricht für den Neubau.“



Dennis K.,
Universitätsbediensteter, Linz

„Eine Brücke für Radfahrerinnen, Fußgängerinnen, Autos und Straßenbahn ist sinnvoller als Millionen nur für den historischen Blick auszugeben.“



Oberösterreich-Lösung: Land soll Mühlfreisbahn mit Eisenbahnbrücke übernehmen

Derzeit wird die Übernahme der Regionalbahnen durch das Land verhandelt. Die ÖBB wollen die vier Regionalbahnen an das Land abtreten. Das Projekt könnte jedoch scheitern, weil sich Straßenbauere Fiesl bislang weigert, die Eisenbahnbrücke mitzübernehmen. Damit gefährdet der VP-Politiker eine Oberösterreich-Lösung, die notwendig ist um die Herausforderung für den Öffentlichen Verkehr nach und durch Linz zu lösen. Der Linzer Verkehrsreferent Klaus Luger fordert: „Keine weiteren Verzögerungen, jetzt müssen Entscheidungen getroffen werden.“



Es geht um Sicherheit und vernünftige Entscheidungen im Interesse der Stadt: Ihre Linzpartei

brücken-Flickwerk

... oder: Klebriges Flickwerk (saniertere Eisenbahnbrücke + neue Begleitbrücke)



Auch optisch (keine gute Lösung): Vom bekannten Erscheinungsbild würde wenig übrig bleiben.

Wer ist dafür?	ÖVP
Wie hoch sind die Kosten?	Rund 99 Mio. Euro (40 Mio. Sanierung + 29 Mio. neue Brücke + 9 Mio. Nebenkosten + 20 Mio. Erhaltungs- aufwand Altbestand)
Wie lange dauert die Errichtung?	Rund 8,5 Jahre (Gestaltungswettbewerb 1 Jahr + Planung und Verfahren 2 Jahre + Baudauer 2,5 Jahre + Sanierung Eisenbahnbrücke 3 Jahre)

verkauft aus dem Jahre 1900 ist spürbar. Die Herausforderungen des Alltags stehen bei Verkehrslösungen aber im Vordergrund. So hat das Gutachten von Univ.-Prof. Fink auch aufgezeigt, dass die historische Brücke selbst nach der teuren Restaurierung eine erhöhte Anfälligkeit für Sitzschäden zeigen würde.

Drei Jahre lang würde eine hunderte Meter lange Baustelle das Gelände der Linzer Donaulände blockieren, weil die Restaurierung an Land erfolgen muss. Eigene Montagehallen müssten dafür errichtet werden. Die Brückenträgerwerke für die zweite zu errichtende Brücke würden dauerhaft viel Grünraum im Naherkehrsgebiet Donaulände zerstören.

Sichere Zukunftslösung
Nicht zuletzt deshalb hat der Linzer Gemeinderat mit den Stimmen von SPÖ, FPÖ und Grünen sich bei den ÖBB eingesetzt, die alte Brücke aus dem Denkmalschutz zu entlassen. Linzpanorama wird erneut berichten, sobald es weitere Erkenntnisse in dieser Angelegenheit gibt.

Ganz kurz zu den Fakten: Stahlbau-Experte Univ.-Prof. Fink hat in einem umfassenden Gutachten die verschiedenen Zukunftsoptionen für die Eisenbahnbrücke geprüft. Dabei wurde schnell klar, dass es nicht nur um die Frage Neubau oder Renovierung geht. Stattdessen heißt die Fragestellung Renovierung plus Neubau oder nur Neubau.

2. Straßenbahnachse

Denn selbst eine voll restaurierte Eisenbahnbrücke könnte den Anforderungen

Enrique D.,
wohnt seit einem Jahr in Linz

„Ich gehe gerne auf der Brücke spazieren, sie gefällt mir gut, aber eine neue Brücke erscheint mir sinnvoller als eine Doppelbrücke.“



Arthur S.,
Merkstehlnitzer, Linz

„Ich bin eher für den Neubau, weil es billiger ist und man sich dann die ganze mühsame Renovierungsarbeit des Altbestands spart.“



Andrea K.,
Vertragsbevollmächtigte, Linz

„Zwei Brücken nebeneinander erscheinen mir sinnlos, weil auch von der Donaulände viel verloren ginge. Auch die Optik spricht für den Neubau.“



Dennis K.,
Universitätsbediensteter, Linz

„Eine Brücke für Radfahrerinnen, Fußgängerinnen, Autos und Straßenbahn ist sinnvoller als Millionen nur für den historischen Blick auszugeben.“



Katharina L., Studentin, Linz

„Mir gefällt die alte Eisenbahnbrücke vom Stil her gut, aber ich finde auch das Neubau-Modell attraktiv. Es hätte schlimmer kommen können.“



Alfred L.,
Pensionist, Linz

„Wenn die Eisenbrücke nicht mehr zu erhalten ist, dann soll eine moderne Lösung auf Basis eines Architektenwettbewerbs kommen.“



Berthna B.,
wohnt in Linz

„Ich bin für den Neubau, weil man sparen muss. Den Differenzbetrag zur Doppelbrücke könnte man für sinnvolle Radfahrwege einsetzen.“



Elfriede H.,
im Ruhestand aus Linz

„Ich bin dafür, dass mit besonders hochwertigen Materialien eine Brücke gebaut werden soll, die dauerhaft Bestand hat.“



Daniel S.,
berufstätig aus Linz

„Eher Neubau, weil alter Stahl nicht mit neuen Stahlkomponenten kompatibel ist. Ich glaube, die Zusatzkosten wären noch höher.“



Gabriele S.,
Beamtin aus Linz

„Eine einzige Brücke für alles ist die beste Lösung. Das übige Geld soll für andere Projekte Anwendung finden.“



Für ein Gutachten prüfen Techniker den

Bei der Rostkontrolle wird Eisenbahnbrücke

Gibt's denn kein Jahr, wo die Linzer ihre Brücken ohne Sperren benutzen können? Diesmal ist es wieder das „Problemkind Nummer eins“: Im Februar wird die Eisenbahnbrücke für einige Tage dicht gemacht. Experten führen erneut Detailuntersuchungen durch und beurteilen, wie verrostet der Donauübergang wirklich ist.

Schon 2010 belagerten Ziviltechniker drei Tage lang die Eisenbahnbrücke und untersuchten den Rostzustand des Baus für eine Studie. Nachdem im Vorjahr die Nibelungenbrücke wegen Asphaltierungsarbeiten gesperrt wurde, ist heuer wieder der historische Donauübergang an der Reihe.

„Für das Gutachten wurde bisher nur der Unterbau der Brücke untersucht. Doch auch der Brückenaufbau mit den Verstrebenungen muss angeschaut werden“, erklärt

Verkehrsratrat Klaus Luger. Und dafür werden voraussichtlich in den Semesterferien die Autofahrer drei bis vier Tage lang von der Eisenbahnbrücke verbannt. „Der Zeitpunkt steht noch nicht ganz fest. In der Nacht

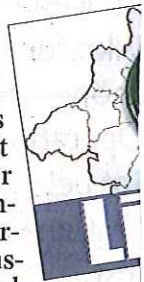
„Die zweite Schienenachse ist aus Sicht des Landes immer noch ein bevorzugtes Projekt.“

Landesrat Hermann Keplinger

Zustand des Baus: im Februar gesperrt!

und in den Morgenspitzen wollen wir die Brücke offen lassen“, meint Luger.

Neben dem Teilgutachten für den Donauübergang, das bis Ende Jänner am Tisch liegen soll, klären derzeit das Land und die Stadt offene Fragen zur zweiten Schienenachse. Bis Mai werden alle Details ausdiskutiert, wie auch die Mühlkreisbahn ins Linzer Straßenbahnnetz eingebunden werden kann.



know - 2. 2. 2012

Keine Einigung zwischen Stadt, ÖBB

Eisenbahnbrücke plötzlich bis 2016

Trotz strengster Geheimhaltung sickern erste Details aus der Studie zur Eisenbahnbrücke durch: Fix ist, dass die Brücke Ende des Jahres nicht gesperrt wird, sondern mit Sanierungsmaßnahmen noch länger „halten“ soll. Hinter vorgehaltener Hand wird sogar gemunkelt, dass die Nutzungsdauer bis 2016 ausgedehnt werden könne.

„Dem ‚Flickwerk‘ muss durch eine vollständige Sanierung oder eine andere Maßnahme ein Ende gesetzt werden“, war bereits 2009 eine der Kernaussagen in einem Gutachten zur Eisenbahnbrücke von Universitätsprofessor Josef Fink. Schon damals diagnostizierte er eine begrenzte Lebensdauer von nur mehr 1½ Jahren. Diese wurde mit Sanierungsmaßnahmen bis Ende 2012 ausgedehnt.

In den vergangenen Monaten hat Professor Fink er-

neut ein Gutachten erstellt. Darin gibt er der Eisenbahnbrücke nun doch noch ein paar Jahre und stellt damit die Glaubwürdigkeit von Studien in Frage.

„Die Sicherheit muss an oberster Stelle stehen. Der-

„Bis zur Entscheidung wird es noch bis Februar oder März dauern. Nach Ostern sollte sich dann etwas tun.“

Richard Wittasek, Bundesdenkmalamt

und Denkmalamt

soll nun „halten“

zeit erarbeiten die Experten verschiedene Sanierungsvarianten und Nutzungsdauern“, erklärt SP-Verkehrsratsstadtrat Klaus Luger.

Somit liegt die für Jänner angekündigte Lösung nach wie vor nicht am Tisch. Stadt, ÖBB und das Denkmalamt verhandeln noch. Richard Wittasek von der Abteilung Technische Denkmale des Denkmalamts dazu: „Wir müssen uns mit den Details auseinander setzen. Und das braucht Zeit.“ Doch die ist knapp, denn es ist absehbar, dass die 111 Jahre alte Brücke ihr Lebensende erreicht. Man denke nur an den Gehweg, der von einem Tag auf den anderen gesperrt werden musste – und noch immer zu ist . . .

Foto: C. Fraunhofer

Krone Röhre Mura, 525, ~~ENG~~. 20.12
3.2.20.12

Nur in der Früh und am Abend bleibt die Benutzung erlaubt:

Marode Eisenbahnbrücke wird in den Semesterferien vier Tage lang gesperrt

„Durchfahrt gesperrt!“, heißt es wieder für die Eisenbahnbrücke: Auch heuer bekommen die Linzer und die Pendler einen kleinen Vorgeschmack auf die Situation mit einer gesperrten Brücke. Wie berichtet, müssen Techniker erneut Inspektionsarbeiten durchführen – doch zum Glück in den verkehrsarmen Semesterferien!

Vier Tage lang, von Dienstag, 21., bis Freitag, 25. Februar, wird die Eisenbahnbrücke für den Individualverkehr dicht gemacht.

Die Inspektionsarbeiten für die Studie zum Bauwerk führen die Experten zwischen 8.30 Uhr und 16 Uhr durch. „Während der Mor-

gen- und Abendspitzen sowie in der Nacht können die Autofahrer die Brücke queren. Außerdem hoffe ich, dass sich die Behinderungen aufgrund der Ferienzeit in erträglichen Grenzen halten“, sagt dazu SP-Verkehrstadtrat Klaus Luger.

Nicht betroffen von den Sperren sind Busse, Fußgänger und die Radfahrer.

ulinenhof (15 Uhr) ● Pfarrball „Spanische Nacht“, Pfarre Christkönig, Wildbergstr. (20 Uhr)

12,7 Prozent mehr Pendler: Verkehr als ÖVP-Schwerpunkt

Mix aus Projekten für Individual- und Öffi-Verkehr



Eine Lösung für die Eisenbahnbrücke fordert die Linzer ÖVP. Foto: Koch

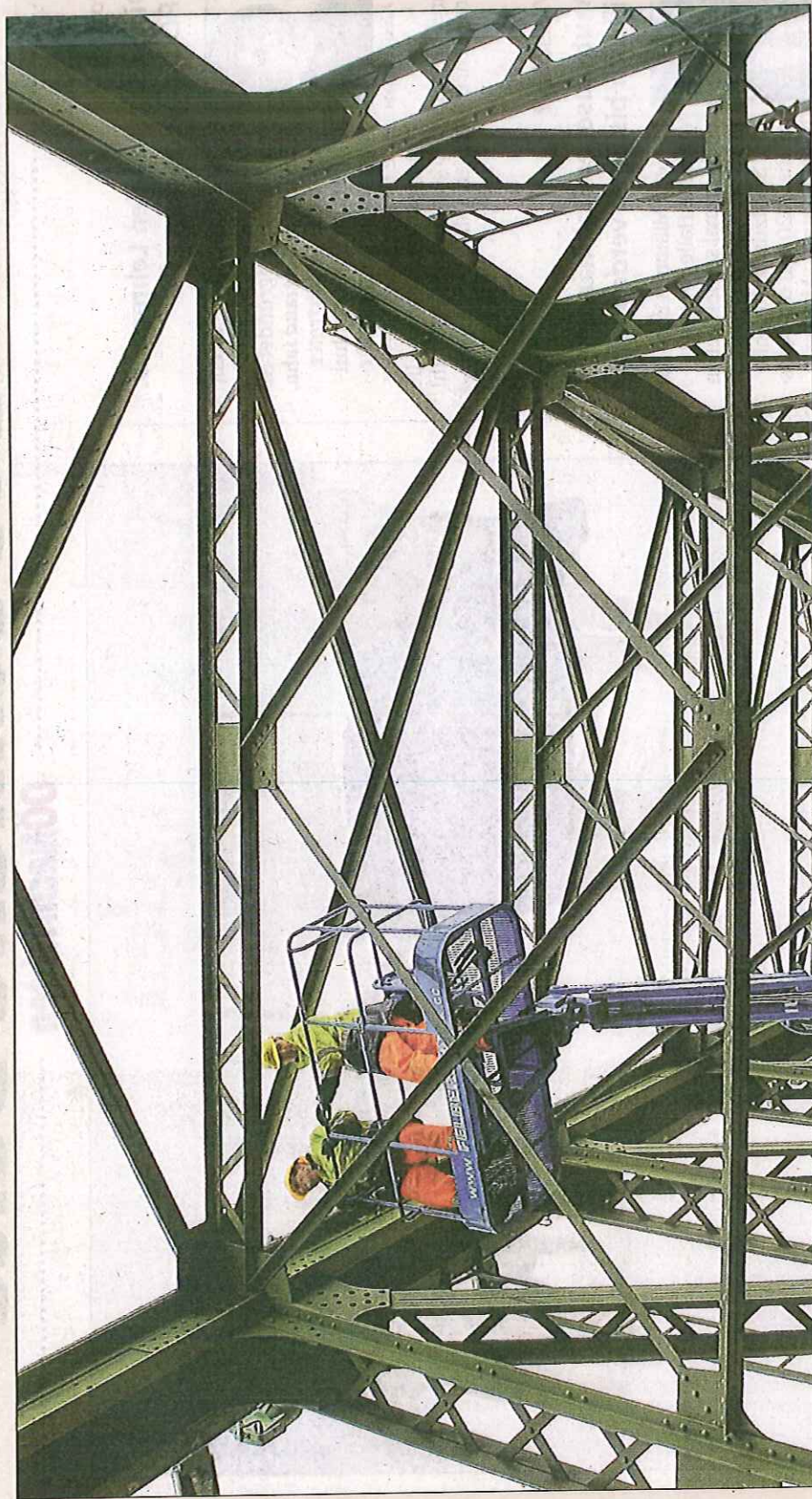
LINZ (nil). Der Anstieg der täglichen Einpendler nach Linz um 12,7 Prozent zwischen 2001 und 2009 ist für die Linzer ÖVP Grund genug, in ihrer Winterklausur das Thema Verkehr zum wichtigsten Schwerpunkt im Jahr 2012 zu machen. Angedacht wird ein Mix aus Projekten für Individual- und öffentlichen Verkehr. So sei bei der zweiten Straßenbahn-Achse durch den Linzer Osten und bei der Regio-Tram zwischen Linz und Rohrbach laut Stadtparteichef Erich Watzl „noch gar nichts auf Schiene“. Watzl verlangt eine rasche Detail-

planung und Umsetzung, inklusive Durchfahrt der Regio-Tram bis zum Linzer Hauptbahnhof. Auch im Korridor Eisenbahnbrücke sei ein Konzept zur Verkehrsführung dringend notwendig. Stillstand herrsche derzeit auch beim Park-and-Ride-Ring rund um Linz, wo Watzl allerdings eine „positive Grundhaltung“ bei Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger ortet. Die ÖVP fordert für 2012 zudem die Einrichtung der ersten Bewohner-Parkzonen im Stadtgebiet sowie den Planungsstopp von vier Begegnungszonen in Durchzugsstraßen.

Brücke wird untersucht

LINZ. Wegen Untersuchungen ist die Eisenbahnbrücke kommende Woche von Dienstag, 21. Februar, bis Freitag, 24. Februar, jeweils von 8.30 bis 16 Uhr gesperrt. Der Wiener Gutachter Josef Fink untersucht die 112 Jahre alte Eisenbahnbrücke nach 2008 zum zweiten Mal. Er soll feststellen, ob das Bauwerk durch kleine Reparaturen länger als bis Jahresende befahrbar sein könnte und ob eine Generalsanierung möglich ist.

Auch eine Verbreiterung der Brücke soll geklärt werden, damit sie als Straßenbahnbrücke für die zweite Linzer Tram-Achse vom Mühlkreishof in Urfahr zum Bulgariplatz zur Verfügung stehen könnte. Das neue Gutachten soll auch die Kosten klarstellen. Schätzungen reichen derzeit von zehn bis 35 Millionen Euro.



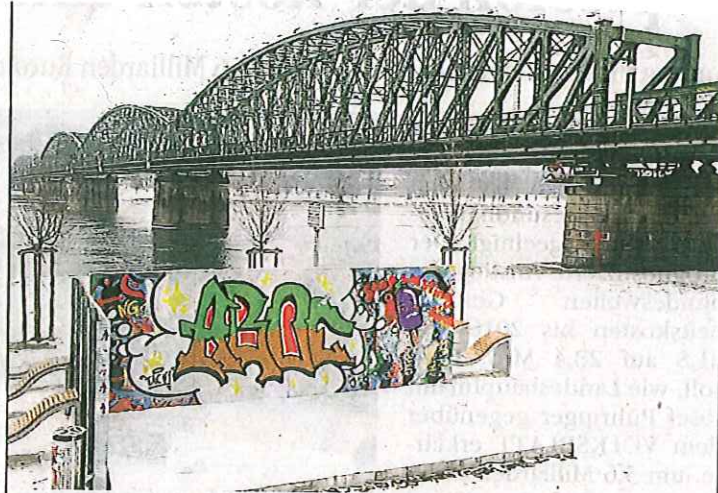
Kommende Woche muss die Eisenbahnbrücke für Untersuchungen an vier Tagen gesperrt werden.

Arrou, SA, 15.2.2012

Aus der Stadt

● Eisenbahnbrücke

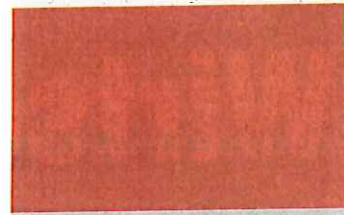
„Es ist höchste Zeit, dass Stadtrat Klaus Luger endlich eine Lösung für die Eisenbahnbrücke vorlegt“, drängt VP-Klubobmann Klaus Furlinger. Er ist verärgert, dass seit 2010 die angekündigte Lösung bereits acht Mal verschoben wurde.



Ungeklärt Von Dienstag bis Freitag wird kommende Woche die Linzer Eisenbahnbrücke jeweils von 8.30 Uhr bis 16 Uhr für Inspektionsarbeiten gesperrt. Damit ist die Zukunft der Brücke, auf der täglich 15.500 Fahrzeuge die Donau queren, auch 3 ½ Jahre nach der ersten Rostschaden-Warnung weiterhin ungeklärt. „Es ist nun höchst an der Zeit, dass Verkehrsreferent Luger endlich Fakten auf den Tisch legt, ein nachhaltiges Konzept für die Donauquerung inklusive der geplanten Straßenbahnachse entwickelt und dann zur Beschlussfassung vorlegt“, drängt ÖVP-Klubobmann Klaus Fürlinger auf ein Ende der jahrelangen Verzögerungstaktik der SPÖ-Stadtpolitik.

Foto: Röbl

Stadt Rumbold, Politisch in Linz,



u Urfahr Nr. 07, 16./17. Februar 2012

Eisenbahnbrücke: ÖVP fordert Lösung

LINZ (ah). Von Dienstag bis Freitag wird kommende Woche die Linzer Eisenbahnbrücke jeweils von 8.30 Uhr bis 16.00 Uhr für Inspektionsarbeiten gesperrt. ÖVP-Klubobmann Klaus Furlinger drängt daher auf eine Lösung: „Es ist nun höchst an der Zeit, dass Verkehrsreferent Luger endlich Fakten auf den Tisch legt, ein nachhaltiges Konzept für die Donauquerung inklusive der geplanten Straßenbahnachse entwickelt und dann zur Beschlussfassung vorlegt.“

Inspektion der Eisenbahnbrücke

DIE STADT LINZ hat gemeinsam mit den ÖBB als Eigentümerin der Eisenbahnbrücke eine Studie in Auftrag gegeben, die über die Zukunft der Eisenbahnbrücke Aufschluss geben soll. Dazu ist es notwendig, untertags Inspektionsarbeiten am Haupttragwerk durchzuführen. „Diese Arbeiten machen eine tageweise Sperre der Eisenbahnbrücke für den Individualverkehr von Dienstag, 21. Februar 2012 bis Freitag, 25. Februar 2012 jeweils untertags von 8.30 Uhr bis 16 Uhr notwendig“, informiert der Linzer Verkehrsreferent und Stadtviizebürgermeister Klaus Luger.

Keine Auswirkungen haben die Arbeiten auf den Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Auch die Busse der LinzLinien können die Brücke passieren bzw. werden durchgeschleust. Für die KFZ-Lenker bestehen Umfahrungsmöglichkeiten über Ferihumerstraße/ Untere Donaulände/ Nibelungenbrücke bzw. die A7-Autobahnbrücke. Diese sind auch entsprechend beschildert.

„Als Überprüfungszeitraum für die Brücke wurde die verkehrsrärmere Zeit während der Semesterferien gewählt. Ge-

meinsam mit der Eigentümerin ÖBB wurde geklärt, dass die Brücke wenigstens während der Nachtstunden und ebenso in den morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten benützt werden kann“, so Vizebürgermeister Luger.

Die aktuellen Arbeiten sind für die Erstellung der Studie zur Klärung der weiteren Zukunft der Brücke unumgänglich. Während der Hauptverkehrszeiten wird die Eisenbahnbrücke normalerweise täglich von rund 15.500 Fahrzeugen frequentiert, von denen knapp die Hälfte davon aus den Umlandgemeinden sind, also Pendlern gehören.

„Diese Verkehrsteilnehmer können auf Grund der getroffenen Vereinbarungen während der Morgen- und Abendspitzen die Brücke queren. Das geringere bzw. über den Tag besser verteilte Verkehrsaufkommen während der Ferienzeit kann, wie ich hoffe, dazu beitragen, dass sich die Verkehrsbehinderungen in erträglichen Grenzen halten. Die betroffenen Verkehrsteilnehmer ersuche ich um Verständnis für die zu treffenden Maßnahmen“, so Klaus Luger. ◀

15.8.2012

Übergang ist nächste Woche zu ● Starke

Korrosionsschäden am Unterbau entdeckt

Eisenbahnbrücke

wieder gesperrt

Düster sieht die Zukunft der Eisenbahnbrücke aus, wenn man den Experten vertraut: So soll der Unterbau des maroden Donauübergangs schon zur Hälfte verrostet und eine langfristige Sanierung ohnehin nicht mehr möglich sein. Nun wird auch der Oberbau geprüft, wofür die Brücke nächste Woche für vier Tage gesperrt wird.

Staugefahr! Ab Dienstag werden die Linzer Straßen noch mehr verstopft sein. Denn die 15.500 Lenker, die täglich über die Eisenbahnbrücke fahren, müssen auf

die drei anderen Donauübergänge ausweichen, wird doch die historische Brücke von Dienstag bis Freitag jeweils von 8.30 bis 16 Uhr „dicht gemacht“. „Ich hoffe aber, dass sich die Beeinträchtigungen für den Verkehr in Grenzen halten. Wir haben die Untersuchungen extra in die Semesterferien gelegt“, meint Verkehrsstadtrat Klaus Luger.

Während der vier Tage sind auf der Eisenbahnbrücke nur Busse, Radfahrer, Fußgänger und die Hebebühnenfahrzeuge erlaubt. Jedes einzelne Tragwerk

wird von Brückenexperten genau überprüft. Einer von ihnen meint schon vorweg: „Seit der letzten Untersuchung im Sommer 2010 hat der Rost beim Oberbau nicht viel zugenommen. Kritisch ist der Unterbau – der ist dramatisch mehr verrostet.“

Und gleichzeitig kommt ein leiser Vorwurf an die ÖBB als Brückeneigentümer. Denn bei sorgfältiger Pflege, Waschdurchgänger nach den Wintern und neuen Farbanstrichen könne so ein Bauwerk Hunderte Jahre erhalten werden. Doch dafür ist es bereits zu spät . . .

„Derzeit wird der gesperrte Gehweg saniert. Ich hoffe, dass wir ihn bis zum Frühjahr öffnen können.“

Verkehrsstadtrat Klaus Luger

Praxis für esdwa, 524, 21.2.2012

Donauübergang bis Freitag täglich von 8.30 bis 16 Uhr gesperrt

Eisenbahnbrücke ist ab heute nur morgens und abends offen

Alle Autofahrer aufgepasst: Ab heute, Dienstag, ist die Eisenbahnbrücke für vier Tage großteils gesperrt! Zumindest führen Techniker die Untersuchungen am Bauwerk von 8.30 bis 16 Uhr durch, sodass die Lenker die Brücke im Frühverkehr und in der Abendspitze befahren können. Dennoch wird es wohl zu Staus kommen . . .

Sperre – nichts geht mehr! Um 8.30 Uhr wird heute die Eisenbahnbrücke dicht gemacht. Autolenker sollten somit rechtzeitig wegfahren oder die Ausweichrouten über Nibelungenbrücke, Autobahnbrücke oder Steyregger Brücke wählen. Zumindest für Fußgänger, Öffi-

Busse und Radler bleibt der Donauübergang befahrbar.

Dennoch ist die Sperre ein kleiner Vorgeschmack auf die anstehenden Brückensanierungen in den nächsten Jahren. Neben der dringend notwendigen Sanierung des historischen Übergangs steht 2013 die Verbreiterung

der Nibelungenbrücke an – diese Baustelle wird einige Monate dauern und kann nicht nur in den Sommerferien abgewickelt werden.

Wenigstens fällt zumindest die Begutachtung der Eisenbahnbrücke in die Semesterferien. Wie berichtet, prüfen Experten bis Freitag, wie weit die Korrosion fortgeschritten ist. Die Stadt zahlt für die Detailaufnahme des Ist-Zustandes 220.000 €. Die Daten fließen ins Gutachten ein, von dem die Zukunft der Brücke abhängt.

o-ö. Wacht. Land u. Leute, 531, 22.2.2012



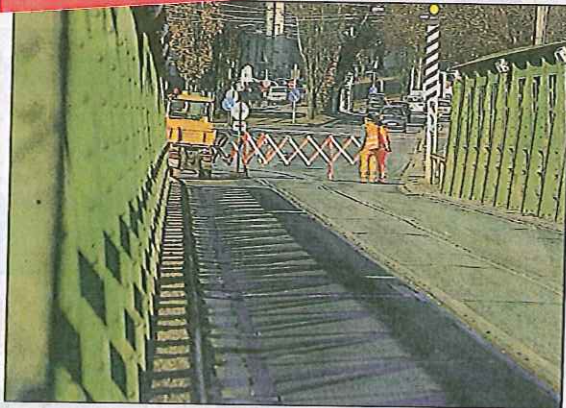
Kraai

12.2.2012



Fotos: Chris Koller (2)

Brücke unter der Lupe



Stück für Stück wird die Eisenbahnbrücke von Technikern unter die Lupe genommen und nach Rost abgesucht (o.). Seit gestern ist der Donauübergang daher gesperrt (l.) – doch das erwartete Stauchaos blieb aus. Auch, weil die Lenker nur von 8.30 bis 16 Uhr ausweichen müssen. Im Frühverkehr und am Abend ist die Brücke für den Verkehr geöffnet. Die Untersuchungen für ein Gutachten dauern bis Freitag, erst ab Samstag ist der Übergang normal befahrbar. Bis dahin müssen die Lenker auf die Nibelungen- oder Autobahnbrücke ausweichen.

Prose, S 25, 24.2. 2012

Aus der Stadt

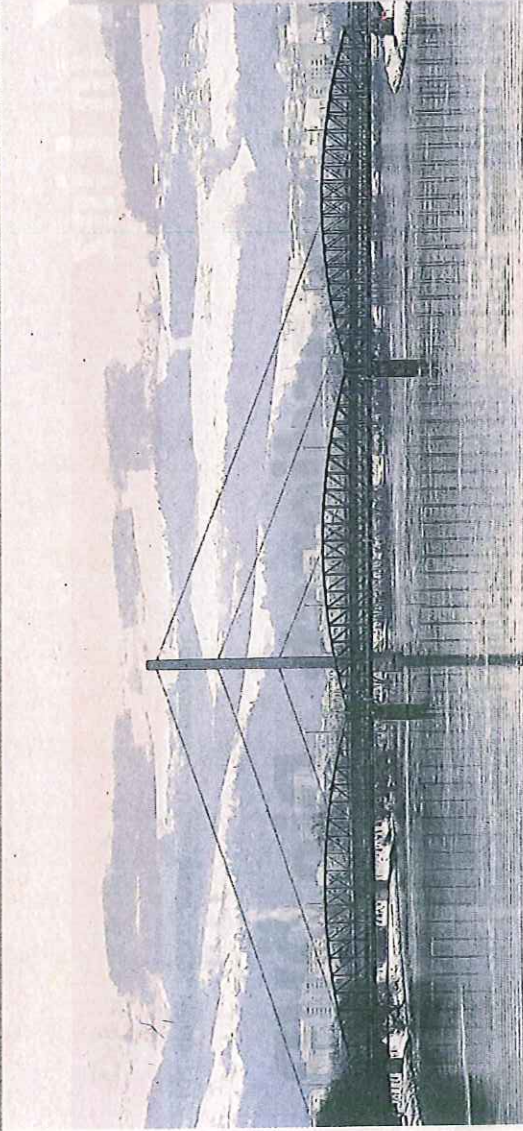
● Eisenbahnbrücke frei

Heute ist der (vorerst) letzte Tag, an dem die Eisenbahnbrücke wegen Tragwerksuntersuchungen zwischen 8.30 und 16 Uhr für Autos gesperrt ist. Umleitungen sind beschildert, Linz AG-Busse und Fußgänger können die Brücke benutzen.

Brücke gesperrt

Die technische Untersuchung der Eisenbahnbrücke macht es notwendig, die Brücke für den Individualverkehr bis Freitag, 24. Februar, jeweils von 8.30 bis 16 Uhr zu sperren. Keine Ausnahmen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr sowie die Busse der Linz Linien. Umfahrung für Kfz-Lenker: Ferienerstr. / Untere Donaulände / Nibelungenbrücke sowie die A7-Autobahnbrücke.

Foto: Koch



TIAS-LINZ, Conrad u. Leube, 53, f. Woche 2012

EISENBAHNBRÜCKE

Lösung nicht vor Mai

LINZ. Noch bis inklusive Freitag ist die Linzer Eisenbahnbrücke wegen Tragwerksuntersuchungen untertags von 8.30 bis 16 Uhr für den Individualverkehr gesperrt. Für eine Studie über die Zukunft der baufälligen Brücke werden in den Semesterferien Inspektionsarbeiten durchgeführt. Währenddessen dauert der Polit-Zank über die Brücke an: Die Linzer VP kritisiert, dass über drei Jahre nach den ersten Rostschaden-Warnungen die Zukunft der Brücke weiterhin ungeklärt ist: „Auch seit dem Frühjahr 2010 wurde ein Lösung schon wieder achtmal verschoben, zuletzt auf den Termin Mai 2012“, berichtet VP-Klubobmann Klaus Furlinger, der fordert: „Es ist höchste Zeit, dass ein nachhaltiges Konzept für die Donauquerung entwickelt wird.“ Verkehrsreferent Klaus Luger (SP) will bekannt-



Die Brücke wird untersucht. Foto: vowe

lich mit den ÖBB die aktuelle Studie noch abwarten, um eine Entscheidung zu treffen. Während der Hauptverkehrszeiten wird der Donauübergang täglich von rund 15.500 Fahrzeugen frequentiert, von denen knapp die Hälfte davon Pendler sind. ■

Kronen Zeitung

7.3.2012

Nach Sanierung des Gehweges ist der verrostete Übergang ab April auch für Radfahrer nicht benutzbar:

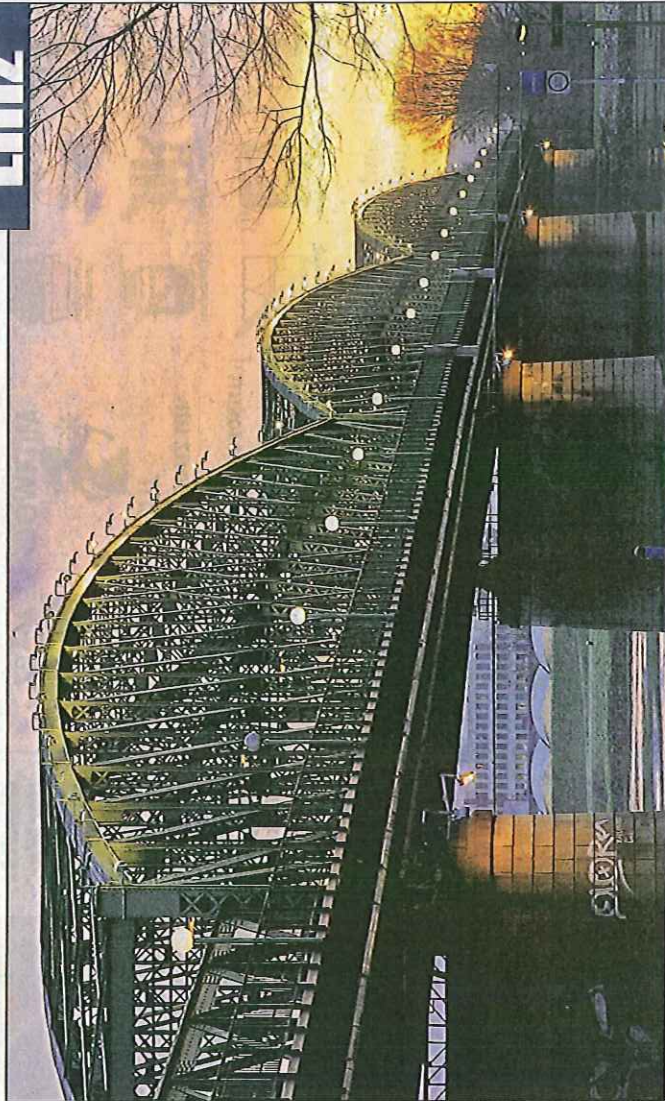
Weitere Sperre auf der Eisenbahnbrücke

Eine schlechte Nachricht nach der anderen ärgert die Linzener im Bezug auf die stark verrostete Eisenbahnbrücke: Nachdem im Oktober der Gehweg gesperrt wurde – im Ende des Monats läuft die Sanierung –, wird anschließend auch der Radweg dicht gemacht. Hoffentlich gilt das nicht plötzlich für die gesamte Brücke...

Von einem Tag auf den anderen sperrte die Stadt im Herbst 2011 den Gehweg auf der Eisenbahnbrücke. Ein Zustand war so schlecht, dass Gefahr für die Nutzer bestand. Derzeit wird die Verbindung saniert. Doch offenbar schaut's auf der anderen Seite nicht bes-

ser aus. Denn nach Abschluss der Reparatur Ende März werden sich die Techniker den Radweg vornehmen und auch diesen zwei Monate lang sanieren. Auch die Politik beschäftigt sich morgen im Gemeinderat mit der Brücke. In einem Antrag fordert die VP

einen Architektenwettbewerb über die Sanierung der alten und die Errichtung der neuen Donaubrücke gleich daneben. „Die zweite muss so gestaltet werden, dass ein ungetrübter Blick auf die Eisenbahnbrücke möglich ist“, erklärt dazu der VP-Klubobmann Klaus Furlinger. SP-Stadtrat Klaus Luger meint: „Wir müssen die Entscheidung des Denkmalmates übers weitere Vorgehen abwarten. Dann können wir den Vorschlag im Verkehrsausschuss diskutieren.“



Die rostige und sanierungsbedürftige Eisenbahnbrücke ist eines der größten Sorgenkinder der Stadt

99 Die Entscheidung über die Eisenbahnbrücke wurde seit 2010 acht Mal verschoben. Jetzt drängt aber die Zeit. 66 Klaus Furlinger, VP-Klubobmann

Foto: Chris Koller

9.3.2012

Technisches Gutachten könnte sich erneut

Eisenbahnbrücke

Häppchenweise servieren die Verantwortlichen für die Eisenbahnbrücke eine Sperre nach der anderen: Kaum sind die Tragwerksuntersuchungen in den Semesterferien ohne größere Staus vorübergegangen, ereilt die Autofahrer schon die nächste Hiobsbotschaft: In den Osterferien machen die ÖBB die Brücke wieder dicht.

Bahnt sich etwa schon eine große Brückensperre an, weil die Sicherheit auf dem historischen Donauübergang nicht mehr gegeben ist? Laut Verkehrsstadtrat Klaus Luger soll Ende März endlich das Gutachten vorliegen, das die Verlängerung der Lebensdauer nach Ende 2012 bestätigt und auf dessen Basis das Denkmalamt

verzögern ● Hiobsbotschaft für Ostern:

wieder gesperrt!

eine Handlungsempfehlung abgeben soll. Doch laut Insidern wird der Termin wieder nicht halten, die Studie erst kurz vor Sommer vorliegen.

Dass die ÖBB und die Stadt in Bezug auf die Eisenbahnbrücke zwar jahrelang Probleme wälzten, diese aber selten angegangen sind, merken die Linzer wieder einmal in den Osterferien: Von 30. März bis 5. April wird der Donauübergang wegen Sanierungsarbeiten im Schienenbereich gesperrt. „Wir haben in größerem Ausmaß Schäden an den Stahlprofilen der Schie-

nen und an Betonplatten festgestellt, die behoben werden müssen“, erklärt Mario Brunnmayr als ÖBB-Sprecher. Während Autolenker und auch Öffi-Busse auf Nibelungen- oder Voest-Brücke ausweichen müssen, sind Fußgänger und Radler diesmal nicht betroffen.

„Am ersten und letzten Tag der Sperre werden wir versuchen, die Brücke in den Verkehrsspitzen zu öffnen.“

ÖBB-Sprecher Mario Brunnmayr

Arten 010, 521, 9.3.2012

Für SP sind die Linien trotzdem „keine Zusperrkandidaten“:

Drei Nebenbahnen müssten um 120 Millionen € saniert werden

Etwa 120 Millionen Euro wären notwendig, um die ÖBB-Nebenlinien Almtal-, Hausruck und Aschacherbahn zu modernisieren und für ein zeitgemäßes Angebot fit zu machen. Trotz dieses enormen Investitionsbedarfs sieht die Landes-SP darin „keine Zusperrkandidaten“.

Die Übernahme regionaler ÖBB-Bahnstrecken durch das Land Oberösterreich war am Donnerstag Thema eines Landtagsausschusses. Dabei bezifferte Finanzreferent LH Josef Pühringer (VP) den Investitionsbedarf allein für die drei genannten Nebenlinien – also ohne Mühlkreisbahn – mit 120 Millionen Euro.

„Gleichzeitig haben wir auch analysiert, welche Potenziale diese Bahnen haben, und dabei festgestellt, dass jede Strecke täglich

zwischen 1500 und 5000 Fahrgäste hat und teilweise eine Verdopplung dieser Zahlen möglich wäre“, sagt (Noch-)Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger (SP).

Die FP bedauert, dass die Verhandlungen mit dem Bund über die ÖBB-Strecken bis Herbst zurückgestellt wurden; die VP hält das für sinnvoll, weil ja ohne Wissen über die konkreten Auswirkungen des Sparpakets derzeit ohnehin keine Investitionsentscheidungen getroffen werden könnten.

„Diese Bahnstrecken sind in der jeweiligen Region Lebensadern des öffentlichen Verkehrs, die für die Zukunft erhalten werden müssen.“
SP-Verkehrssprecher Erich Rippl

Ob der Enns

Spannend bleibt die Zukunft einiger Nebenbahnen in Oberösterreich, welche die ÖBB und das Verkehrsministerium gerne an das Land abtreten möchten.

regional bedeutsamer Linien nicht wirklich glauben.

Erst recht nicht, wenn zugleich bundesweit um die Kosten für mehr Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen

Spiegelfechten ums Geld

Oder ist's doch nur Spiegelfechten? Wer das Theater um die marode, aber verkehrszentrale Eisenbahnbrücke in Linz miterlebt, kann an die Sanierung und Modernisierung einiger

gerungen wird. Allerorts Gezerre ums Geld – und das zwischen den Säulen desselben Staates, Bund, Länder, Gemeinden und Bahnen. Was soll da am Ende herauskommen? pö

Vierter DONAUÜBERGANG

„Neue Brücke stört die gesamte Donauraum-Silhouette massiv“

LINZ. Einmal mehr wird am Donnerstag die baufällige Eisenbahnbrücke Hauptdarsteller einer Gemeinderatssitzung. Die VP fürchtet durch den wenige Meter stromabwärts geplanten neuen Donauübergang massive Auswirkungen auf das Erscheinungsbild der benachbarten Eisenbahnbrücke, da diese fast acht Meter höher wäre.

von JÜRGEN AFFENZELLER

In der Grundsatzgenehmigung zur Errichtung einer neuen Donaubrücke vom Juni 2011 wurde noch festgeschrieben, dass „gemäß den Intentionen des Bundesdenkmalamtes um eine architektonische Beeinträchtigung

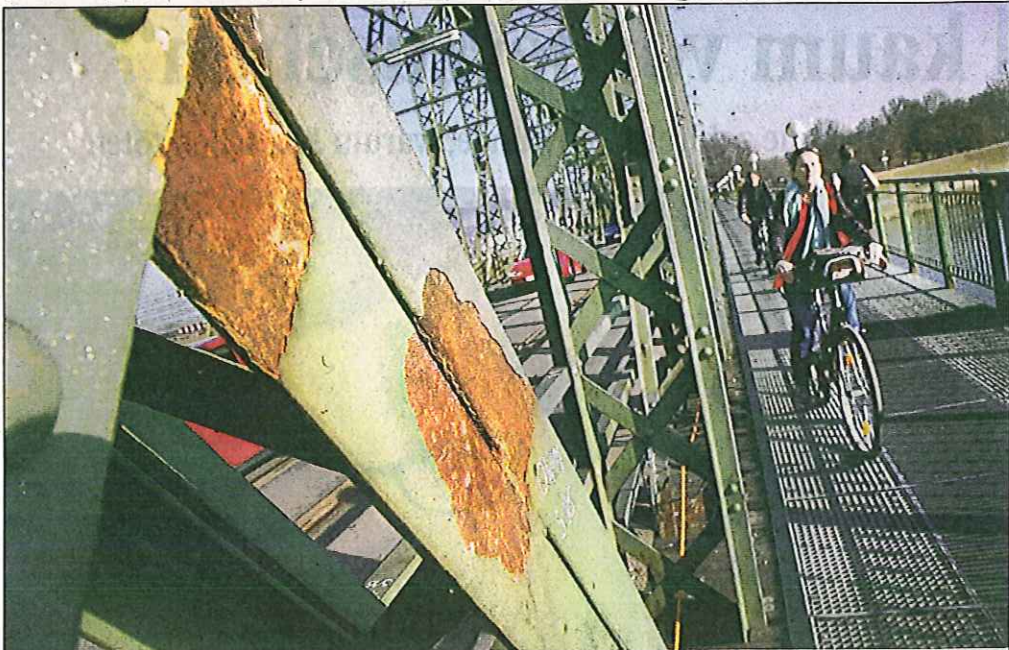


Kürzlich war die Eisenbahnbrücke wegen Sanierungen gesperrt. Foto: vovwe

des Bestandes möglichst gering zu halten, als Stahlbeton-Hohlkastenbrücke ausgeführt werden soll“. Verkehrsreferent Klaus Luger (SP) kündigte eine Brückenlösung an, die sich „hin-

Stahlbeton-Hohlkastens in etwa acht Meter höher liegen würde als die bestehende Fahrbahn der filigranen Eisenbahnbrücke.

Ruf nach Architekturwettbewerb
 „Das Erscheinungsbild des Bau- denkmals Eisenbahnbrücke und der gesamten Donauraum-Silhouette würde somit maßgeblich gestört werden“, betont VP-Klubomann Klaus Füringer, der im Gemeinderat deshalb die Gestaltung der Doppelbrücke über einen Ingenieurs- und Architektenwettbewerb fordert, der die Sanierung der historischen Eisenbahnbrücke sowie die Einpassung der geplanten neuen Brücke an die stadtraumverträgliche Ensemble-Gestaltung umfasst. ■



Ostersperre Die 111 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke wird in den Osterferien von 30. März bis 5. April wegen Sanie-

rungsarbeiten im Schienenbereich erneut gesperrt. Radfahrer und Fußgänger sind davon nicht betroffen.

Foto: Röbl

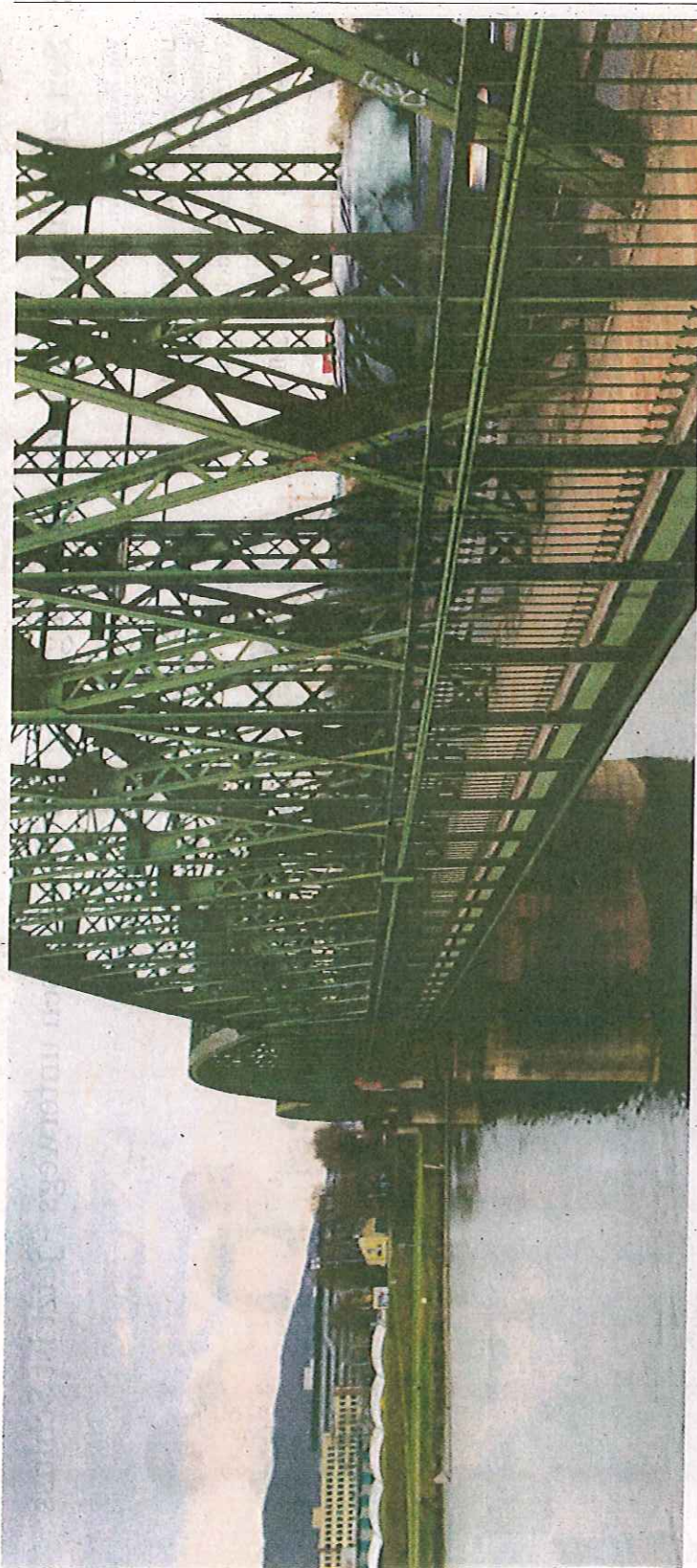
Linzer Nachrichten

Berichte aus dem Zentralraum



Wetter heute: Durchwegs sonnig, der Nordwestwind dämpft die Temperaturen.
5 bis 19 Grad

33



Linzer Eisenbahnbrücke während der Osterferien gesperrt

Die ÖBB sanieren während der Osterferien den Schienenbereich der Eisenbahnbrücke. Die Betonplatten seitlich der Schienen sowie das Stahlprofil, das die Spurrille begrenzt, sind beschädigt. Das 112 Jahre alte Bauwerk ist daher von übermor-

gen, Freitag, 30. März, 19 Uhr, bis Gründonnerstag, 5. April, 5 Uhr gesperrt. Betroffen sind Autos und Busse. Die Linien 12 und 25 werden umgeleitet. Radfahrer und Fußgänger können die Eisenbahnbrücke wie gewohnt benutzen. Die Arbeiten

am Gehweg flussabwärts sollen bis Ende April abgeschlossen sein. Danach wird bis Juni der Geh- und Radweg flussaufwärts saniert. Wegen einer technischen Untersuchung war die Brücke zuletzt in den Semesterferien gesperrt.

Foto: Weibold

Seite 24

LINZ EXT

Donauübergang ist ab heute bis 5. April

Auch neues Gutachten Alte Eisenbahnbrücke

Die gute Nachricht vorab: Endlich ist das neue Gutachten über die Eisenbahnbrücke fertig. Die schlechte: Es bestätigt lediglich den schlechten Zustand des Bauwerks. Und es liefert Details für die Verhandlungen zwischen ÖBB und Stadt sowie fürs Denkmalamt. Dieses hat nun einer Verbreiterung der Brücke zugestimmt.

„Aus dem neuen Gutachten geht für uns hervor, dass eine Verbreiterung der Brücke und eine Nutzung für die Straßenbahn möglich ist“, sagt Richard Wittasek vom Bundesdenkmalamt. Seit dieser Woche liegen auch alle Untersuchungsergebnisse bei der Stadt. „Die Aussage des Denkmalamts

ist die gute Nachricht. Doch bis Ende April müssen noch Zusatzberechnungen über die exakte Lebensdauer der Brücke erstellt werden“, meint SP-Vizebürgermeister Klaus Luger. Ende nächsten Monats sollen auch alle Kosten am Tisch liegen – und erst danach starten die Verhandlungen

für Autos gesperrt

zeigt nur: ist desolat

zwischen den Bundesbahnen als Brückeneigentümer und der Stadt Linz über die weitere Vorgehensweise.

Während sich eine Lösung zur Brücke immer wieder verzögert, wird ab heute die Geduld der Autofahrer ordentlich beansprucht. Denn der Donauübergang ist ab 19 Uhr bis 5. April (5 Uhr) durchgehend wegen Sanierungsarbeiten gesperrt. Nur Fußgänger und Radfahrer dürfen passieren.

„Es geht um die Erhaltung des Denkmals. Dennoch sind wir die Letzten, die etwas verhindern wollen.“

Richard Wittasek, Bundesdenkmalamt

Volkstheater 30.3.2012

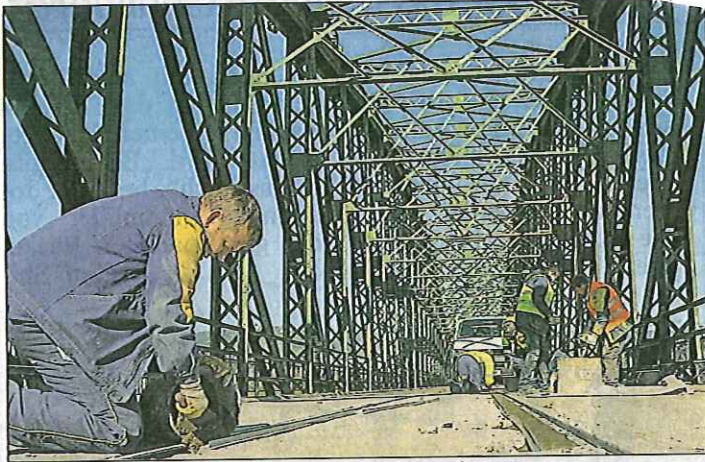
Oberösterreich 7

Eisenbahnbrücke: ÖVP für harmonische Lösung

LINZ — Unmittelbar neben der Linzer Eisenbahnbrücke soll eine neue Donaubrücke entstehen, die sich „in das Ambiente von Eisenbahnbrücke und Donauraum einpasst“, fordert ÖVP-Verkehrssprecher Stefan Hutter. Der Linzer Gemeinderat hat sich einstimmig gegen einen „Brückenkoloss“ entschieden. Es soll ein harmonisches Ensemble entstehen. Das historische Bauwerk ist von heute, Freitag, bis einschließlich 5. April wieder für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Danach werden bis Juni Fuß- und Radwege saniert. Durch die Salzstreuung hat die Stahlkonstruktion aus dem Jahr 1900 massiven Schaden genommen.

Krone zum esdra, 522, 3.4.2012

Foto: Chris Kollé



Ausgebrochene Stellen neben den Gleisen werden hergerichtet

Auch Gehweg wird noch bis Ende April saniert:

Trotz Sperre bleibt Stauchaos bei der Eisenbahnbrücke aus

Immer wieder müssen seit Freitag verdutzte Lenker vor der gesperrten Eisenbahnbrücke umkehren und die Ausweichmöglichkeiten über die Nibelungen- oder die Autobahnbrücke fahren. Doch ein größeres Stauchaos blieb zum Glück aus!

Der marode Donauübergang ist noch bis Donners-

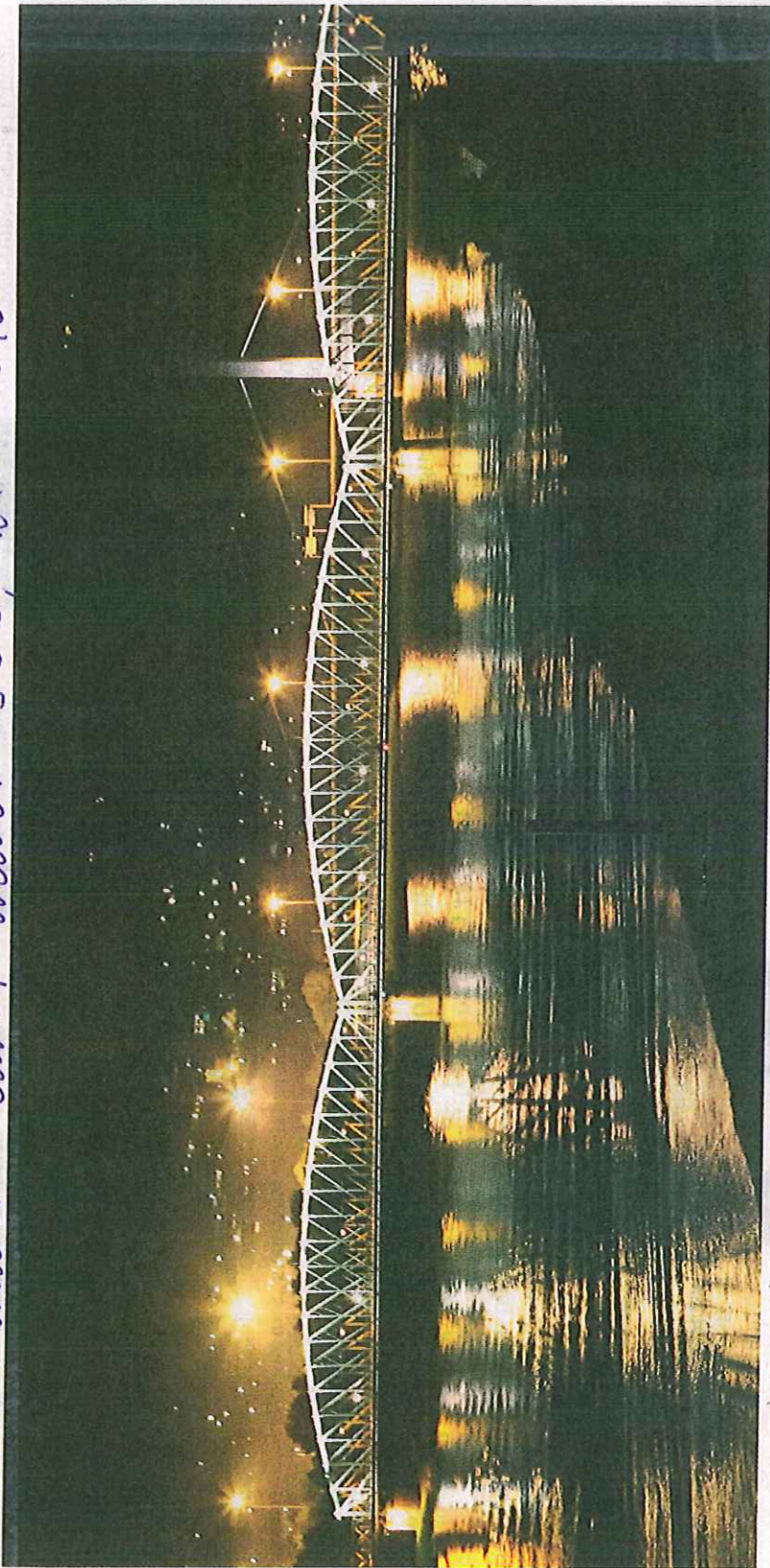
tag (5 Uhr) gesperrt. In dieser Zeit beheben die Arbeiter Schäden neben den Gleisen.

Ungehindert queren und passieren können hingegen Fußgänger und Radfahrer. Sie müssen sich jedoch nach wie vor noch einen Weg teilen, weil der wegen Verrostung gesperrte Gehweg noch bis Ende April saniert wird.

00LZ22A1N4

Was ist heute los? ● Kultur-Werkstatt, Schlossmuseum (10 Uhr)

o.ö. Wacht. Linzer Wacht. 533, 24.4.2012



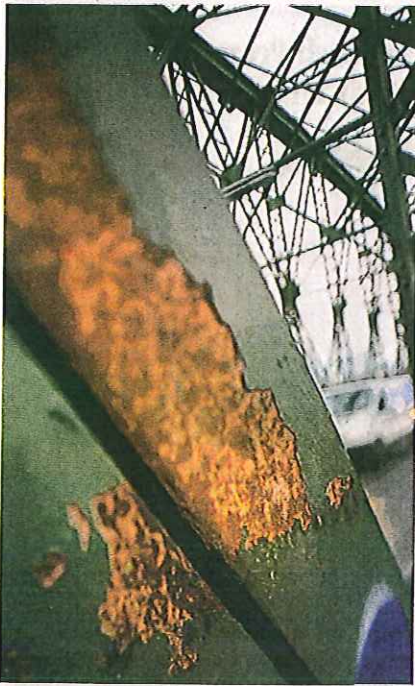
Denkmalschützer: Eisenbahnbrücke kann saniert werden

Wie geht es weiter mit der 112 Jahre alten Linzer Donaubrücke? Für die Denkmalschützer ist die Sache nun klar: „Die Sanierung der Brücke ist möglich. Sie kann für die geplante zweite Straßenbahnachse verwendet werden.“ Die

Bundesbahnen, denen die Brücke gehört, und die Stadt Linz müssten nun entscheiden, so die Denkmalschützer. ÖBB und Stadt wollen aber noch nicht entscheiden, sondern warten noch die Stellungnahme eines Wiener Fachmanns

über die Sanierungsmöglichkeiten ab. „Mitte Mai werden die Bundesbahnen, die Stadt Linz und der Wiener Experte erklären, wie es weitergehen kann“, sagt der Linzer Vizebürgermeister Klaus Luger.

Foto: Wehlbold



Der Rost nagt an dem 112 Jahre alten Industrie-Denkmal, bereits zweimal war die Brücke gesperrt, um Detail-Untersuchungen zu machen. Aber zumindest in der Nacht sieht man den Rost nicht.

Fotos: Röbl



Lostage für die Linzer Eisenbahnbrücke

SPÖ-Vizebürgermeister will nun endlich Zukunftskonzept präsentieren
Im August 2008 wurde die Stadt über den Zustand der Brücke informiert

Für diese Woche hat der Linzer Verkehrsreferent Vbgm. Klaus Luger (SPÖ) das Zukunftskonzept für die 112 Jahre alte Eisenbahnbrücke angekündigt. Nach reihenweisen Verschiebungen in den letzten Monaten fordert die ÖVP Linz nun definitive Klärstellungen hinsichtlich Zeitpunkt, Ablauf, Finanzierung und stadtraumverträglicher Einpassung der unmittelbar daneben geplanten neuen Straßenbrücke. „Wir werden keinesfalls zulassen, dass

nach Monaten der Verzögerung nun urplötzlich ein unpassender Brücken-Klotz neben die Eisenbahnbrücke gesetzt wird. Daher wollen wir auch dafür jetzt die Pläne sehen“, betont ÖVP-Verkehrssprecher Stefan Hutter.

Ende der Provinz-Posse?

Bislang ist die Zukunft der Brücke, auf der täglich 15.500 Fahrzeuge die Donau queren, seit fast vier Jahren nach der ersten Rostschaden-Warnung un-

geklärt! Von August 2008 datiert nämlich ein Schreiben der ÖBB an die Stadt Linz, in dem auf erheblichen Rostbefall und auf damit verbundene Sperren ab 2010 verwiesen wird. „Summa summarum eine Provinz-Posse mitten in der Stadt!“, unterstreicht Klubobmann Klaus Furlinger die Haltung der ÖVP. Laut einer IMAS-Umfrage von Mai 2010 treten 73 Prozent der Linzer für eine Sanierung und den dauerhaften Erhalt des Wahrzeichens ein.

Krone, aus extra, S 25, 24. 4. 2012

Aus der Stadt

● Eisenbahnbrücke

Nach zahlreichen Verzögerungen fordert die VP Klarheit zur Eisenbahnbrücke – über den Sanierungsablauf und die Finanzierung. „Die neue Brücke darf kein Koloss werden, sie muss dazupassen“, fordert Verkehrssprecher Stefan Hutter.

● Gartenpraxis im Botanische

Präsentation des Gutachtens zum rostigen Donauübergang

Brückenschicksal bleibt

Dass von der Politik versprochene Termine selten halten, ist bekannt. Doch bei der Eisenbahnbrücke wird es peinlich. Obwohl seit Jahren der marode Zustand bekannt ist, sind wieder Monate

ohne Entscheidung vergangen. Stattdessen verstecken sich die Verantwortlichen hinter dem Gutachten, dessen Präsentation erneut verschoben wird. Zumindest zur 2. Schienenachse gibt's Gespräche.

Zuerst war's Ende 2011, dann März 2012, dann Oster, schließlich Ende April – und jetzt wird auch dieser Termin nicht halten. Das Gutachten zur desolaten Eisenbahnbrücke liegt den Verantwortlichen vor, doch scheuen sie die Öffentlich-

99 Ich glaube nicht, dass es politisch verträglich ist, den Westring zu bauen, die 2. Schienenachse aber nicht.

Bürgermeister Franz Dobusch

wieder verschoben

Rätsel

ren, dass etwa das AKH oder die Fachhochschule angefahren werden – und dass es für Urfahr eine Gesamtlösung geben soll.“ Die Fachleute von Land und Stadt werden den Entwurf diskutieren. Dobusch hofft, dass es bis Sommer eine Einigung zur Kostenteilung (zu 50%) für die Einreichplanung um 7 Millionen € gibt.

Bei der Finanzierung verweist LH Josef Pühringer auch auf den Bund: „Neben einer gemeinsamen Planung muss die Stadt auch klären, ob der Bund bereit ist, das Projekt mitzufinanzieren.“

*Praxis, Lisa Eschner
S 22 / 23, 25.4.2012*

VON ELISABETH STEPHAN

Lösung ist nicht in Sicht. Hoffentlich „übereumpelt“ der 112 Jahre alte Bau die Politik nicht auf einmal und muss aus Sicherheitsgründen gesperrt werden.

Etwas besser schaut es bei der 2. Schienenachse aus: Denn nun werden nicht nur auf fachlicher, sondern auch auf politischer Ebene Verhandlungen zwischen Stadt und Land geführt. Diskussionspunkt ist immer noch die ober- oder unterirdische Trassenführung, wo Kosten eingespart werden könnten.

Der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch über seinen Termin bei LH-Vize Franz Hiesl: „Der Entwurf ist das Ergebnis der Experten. Ich versteife mich nicht darauf. Unsere Anforderungen wa-

oee.regional@kronenzeitung.at

Eisenbahnbrücke länger benützen

Schnellichst erwartet wird das Gutachten über den Zustand der Linzer Eisenbahnbrücke. Denn: Darauf aufbauend werden die weiteren Gespräche mit der Stadt und dem Bundesdenkmalamt erfolgen, heißt es seitens des Brückeneigentümers ÖBB. Laut ÖBB-Sprecher kostet die Brücke jährlich rund eine halbe Mio. Euro für Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, etwa die Hälfte davon zahlt die Stadt Linz, trotzdem droht eine Sperre mit Jahresende. Gemeinsames Ziel von ÖBB und Stadt Linz ist basierend auf der weiterführenden Untersuchung eine verlängerte Nutzungsdauer der Eisenbahnbrücke über das Jahr 2012 zu erreichen.

Sperre des Radweges

Die Sanierungsarbeiten für den Gehweg werden übrigens in Kürze beendet sein. Im Anschluss an die Freigabe ist die Sperre des oberwasserseitigen Radweges wie geplant für zwei Monate notwendig, um dort Sanierungsarbeiten durchführen zu können. Die Sperre des Radweges soll mit 2. Mai erfolgen und im Juni abgeschlossen sein.

Donau über den 525, 28.4.2012

Maroder Donauübergang macht weiter Ärger:

Brückenradweg wird gesperrt

Immer mehr zum Ärger für die Linzer wird die verrostete Eisenbahnbrücke: Nach monatelangen Reparaturarbeiten am gesperrten Gehweg wird dieser ab 2. Mai wieder geöffnet.

Doch das Tragwerk ist so rostig, dass nun der Radweg zwei Monate gesperrt und

saniert wird. Zum Leidwesen der Radler: Da der Gehweg für Fußgänger und Radfahrer zu schmal ist, müssen die Pedalritter entweder die Fahrbahn der Brücke nutzen oder auf Autobahn- oder Nibelungenbrücke ausweichen! Und das ausgerechnet in den Sommermonaten...

● **Tanzworkshop, Dancing World Kreissl, Herrenstr. (9 Uhr)**

Anzeige

EISENBAHNBRÜCKE

Sperre für Radfahrer

LINZ. Wenn das Wetter zum Radfahren einlädt, sind viele Linzer auf dem Drahtesel unterwegs. Wer die Donau überqueren möchte, kann das momentan nicht über die Eisenbahnbrücke tun. Denn die wird wegen Wartungsarbeiten für Radfahrer rund zwei Monate lang gesperrt. Kritik erntet die Stadt dafür von den Grünen.



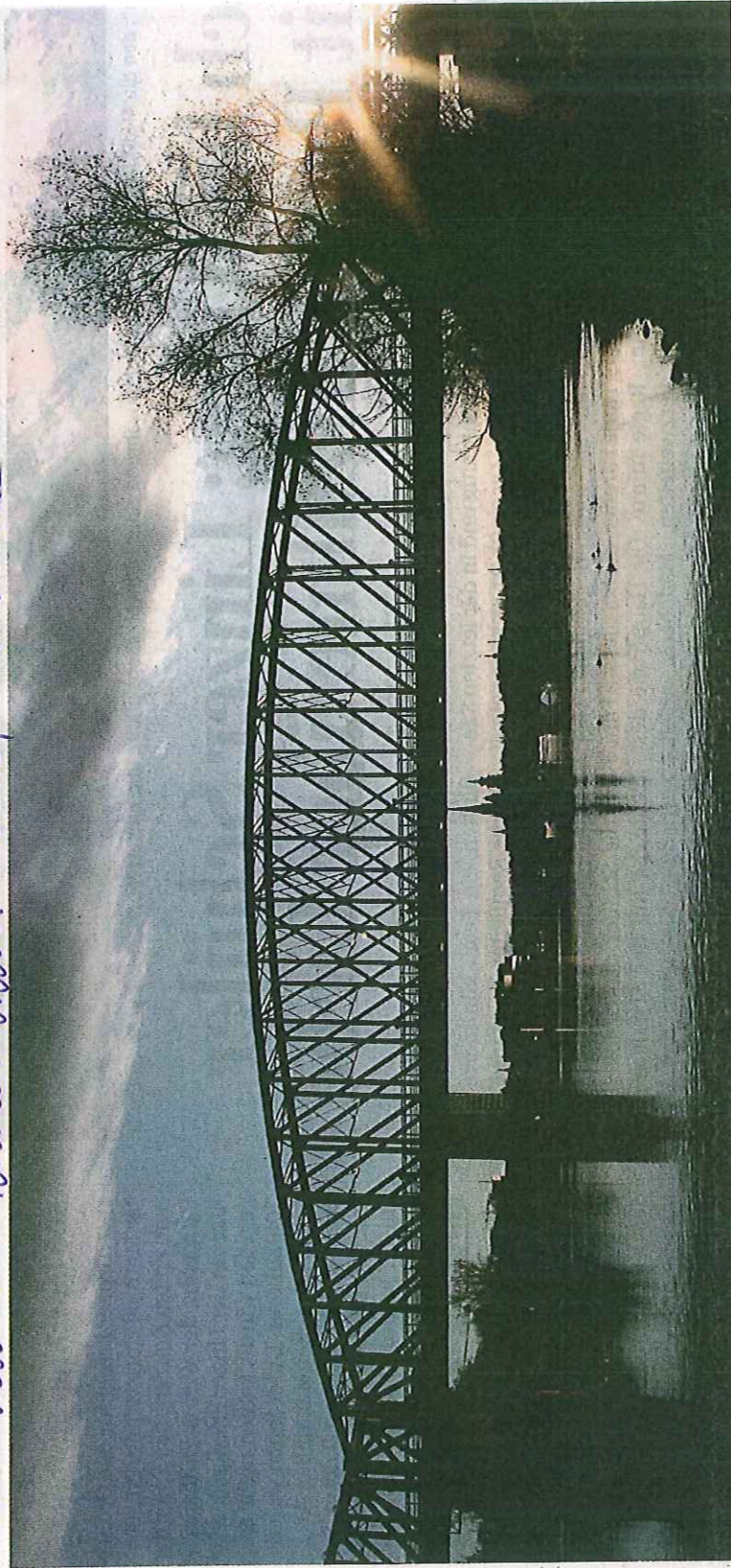
Zwei Monate lang wird der Radübergang auf der Eisenbahnbrücke gesperrt.

„Überfallsartig“ sei die Sperre der Eisenbahnbrücke für Radfahrer erfolgt, kritisiert die Grüne Klubobfrau Gerda Lenger. Für die Überquerung der Donau steht Radfahrern jetzt zwei Monate lang die Nibelungen- oder die Voestbrücke sowie die Autospur der Eisenbahnbrücke zur Verfügung. „Dass die Radspur über

die Nibelungenbrücke gefährlich ist, ist hinlänglich bekannt. Und auch auf der Autobahnbrücke ist es mehr als unangenehm, neben rasenden Autos in einer Abgaswolke und nur durch filigranes Geländer getrennt zu radeln. Die Autospur auf der Eisenbahnbrü-

cke zu nehmen, ist überhaupt der ‚beste‘ Vorschlag“, so Lenger zynisch. Als Alternative schlägt die Klubobfrau vor, eine Fahrspur der Nibelungenbrücke für den Individualverkehr zu sperren und als Rad- und Busspur zur Verfügung zu stellen. ■

O.O. Wacker. Rüstet Wacker. 539, 8.5.2011



Eisenbahnbrücke: Heute wird das Gutachten präsentiert

Seit Monaten wird untersucht, ob und wie die 112 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke saniert werden kann. Heute ist es so weit: Professor Josef Fink von der Technischen Universität Wien präsentiert das mit Spannung erwartete Gutachten über die weitere Zukunft des unter Denkmalschutz stehenden Bauwerks. In einer ersten Studie war Fink davon aus-

gegangen, dass die Brücke nur noch bis Ende des heurigen Jahres benützt werden darf. Nun wurde detailliert untersucht, ob und unter welchen Bedingungen sie doch noch länger befahren werden kann. Außerdem soll das Gutachten klären, ob die Brücke saniert werden kann und wie hoch die Kosten für eine Sanierung kommen würden.

Foto: Weinbold

Volkshel. 9.5.2012, S 1



So könnte die neue Donaubrücke aussehen

Die 112 Jahre alte, durch Rost schwer in Mitleidenschaft gezogene denkmalgeschützte Linzer Eisenbahnbrücke, soll laut einem Gutachten nicht saniert, sondern durch einen komplett neuen Donauübergang ersetzt werden. Ein Neubau wäre nicht nur deutlich billiger, sondern könnte auch drei Jahre früher fertiggestellt werden. S. 7



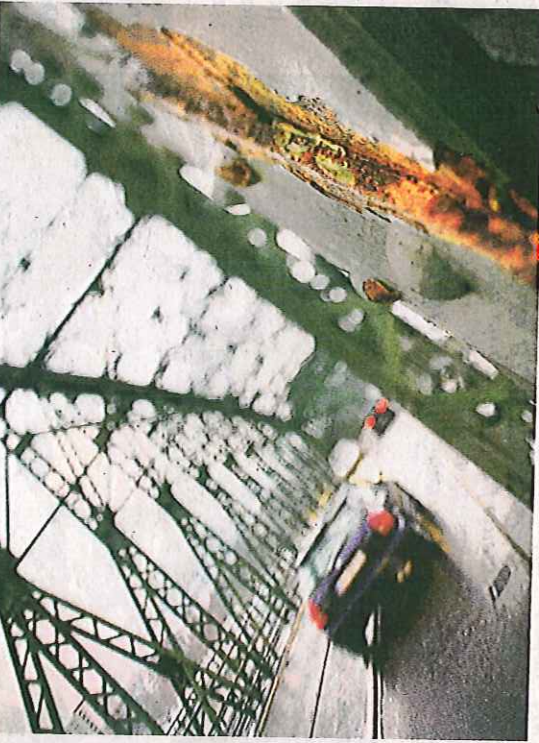
Foto: vo/Stadt Linz

Gutachten empfiehlt Brückenneubau

Kosten niedriger und Bauzeit kürzer als Sanierung—ÖBB, Denkmalschutz sollen entscheiden

LINZ — Seit gestern steht fest, welche Kosten eine Sanierung der durch Korrosion schwer in Mitleidenschaft gezogenen denkmalgeschützten Linzer Eisenbahnbrücke verursachen würde. Der vom Eigentümer ÖBB und der Stadt Linz beauftragte Gutachter Stahlbauexperte Prof. Josef Fink von der TU kommt zum Schluss, dass allein die Sanierungskosten für das 112 Jahre alte Linzer Wahrzeichen 40 Millionen Euro betragen würden, wobei 49 Prozent des Materials der Brücke gar nicht sanierbar sei.

Fink untersuchte die Variante der Sanierung samt Zubau einer Spannbetonbrücke, die Variante der Sanierung samt Zubau einer Trogbrücke und die Variante der Errichtung einer neuen, so genannten Solitärbrücke an Stelle der Eisenbahnbrücke. Ergebnis: Sowohl die deutlich niedrigeren Kosten als auch die kür-



Die Korrosionsschäden an der Linzer Eisenbahnbrücke sind laut Gutachten dramatisch.

Foto: Röbl

zere Bauzeit sprechen nach Ansicht des Experten klar für einen Brückenneubau samt Geh- und Radweg und zweispuriger Straßenbahn. Diese Variante würde laut dem Ex-

bau 57 Millionen Euro und würde fünfzehn Jahre dauern. Die beiden Sanierungs-Varianten würden 98 Mio. bzw. 90 Mio. Euro kosten und jeweils achteinhalb Jahre dauern.

Nutzungsdauer wird noch ermittelt

Die Nutzungsdauer der Eisenbahnbrücke — ursprünglich war diese mit Ende 2012 limitiert — wird noch in einem neuen Gutachten berechnet, fix sind Erhaltungskosten von rund 500.000 Euro jährlich. Verkehrsreferent Vbgm.

Klaus Luger strebt nun einen Schulterschluss im Linzer Gemeinderat an und hofft, dass die ÖBB als Eigentümer und der Denkmalschutz eine rasche Entscheidung über die weitere Vorgangsweise treffen. Eine neue Brücke müssten Land OÖ und Stadt Linz gemeinsam finanzieren. *hw*

Robert M. Gaudl S 26

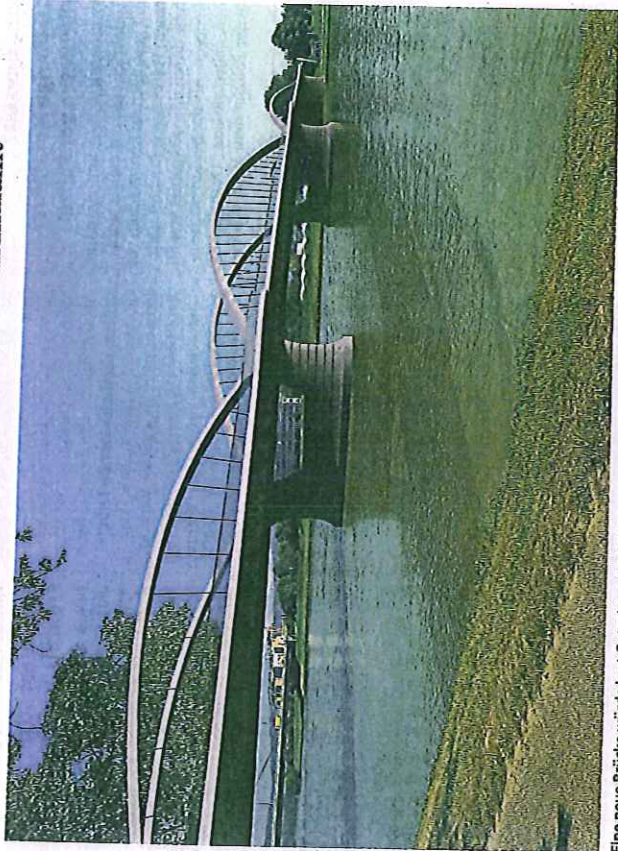
MITTWOCH, 9. MAI 2012 **00** Nachrichten

Die Hälfte der Linzer Eisenbahnbrücke nicht sanierbar - Gutachter für Neubau

Ob die Brücke tatsächlich abgerissen wird, entscheiden ÖBB und Denkmalamt

LINZ. „Ich mache keinen Hehl daraus, meine Präferenz ist ein Neubau.“ Es ist eine eindeutige Empfehlung, die Josef Fink, Univ.-Prof. für Stahlbau an der TU Wien, hinsichtlich der Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke ausspricht. Gestern wurde anlässlich einer Pressekonzferenz das Ergebnis eines technischen Gutachtens präsentiert. Stadt Linz und die ÖBB als Eigentümerin der Brücke haben die Expertise in Auftrag gegeben.

In einem 86-seitigen Gutachten hat sich der Experte mit weiteren Nutzungsmöglichkeiten des 112 Jahre alten und denkmalgeschützten Bauwerkes beziehungsweise mit der Möglichkeiten einer Sanierung auseinandergesetzt. So ist Fink zu dem Ergebnis gekommen, dass die bestehende Brücke mit laufenden Reparaturen zwar länger als bis Ende 2012 genutzt werden kann. Aufgrund des desolaten Zustandes der Brücke müsste bei einer Sanierung jedoch rund die Hälfte der Brücke komplett neu gemacht werden. Kostenschätzung Finks: 40 Millionen Euro. Bis



Eine neue Brücke würde laut Gutachten 57 Millionen Euro kosten und könnte in 5,5 Jahren fertig sein. Foto: Stadt Linz

„Alles eineinhalb Meter unter der Fahrbahn der Eisenbahnbrücke ist dramatisch beschädigt.“

Josef Fink, Univ.-Prof. für Stahlbau an der TU Wien

her war man von wesentlich geringeren Sanierungskosten ausgegangen.

Grund für die Verteuerung: Um die Eisenbahnbrücke zu sanieren und für künftige Anforderungen (zweite Schienenachse, Schiffsverkehr) fit zu machen, müsste das Bauwerk um einen Meter vertieft und einen Meter angehoben

werden. Weiters wäre eine Verstärkung der Strompfeller erforderlich. Dazu wiederum sei es erforderlich, das Tragwerk an Land zu verfrachten. Die Sanierung würde drei Jahre dauern. Insgesamt 85 Monate wäre die Brücke nicht verwendbar, so Fink.

Zwei Brücken oder nur eine?

Zusätzlich untersuchte der Wiener Universitäts-Professor die Möglichkeit, zur sanierten Eisenbahnbrücke eine Nebenbrücke für den Individualverkehr zu errichten. Die Gesamtkosten würden sich auf 90 bis 98 Millionen Euro belaufen. Zum Vergleich: Die Errichtungskosten für ein komplett neues Tragwerk betragen laut

Finks Berechnungen 57 Millionen Euro. „Der entscheidende Vorteil einer neuen Brücke wäre, die Strömungsverhältnisse blieben unverändert und es gäbe keine Auswirkungen im Hochwasserfall, weil keine zusätzlichen Strompfeller erforderlich wären“, sagt Fink. Zudem würde bei einer komplett neuen Brücke der Verkehr nur eine Woche lang unterbrochen. Während der Bauzeit könnte der Verkehr über die alte Eisenbahnbrücke rollen und diese erst danach abgerissen werden.

„Für mich ist das Gutachten eine klare Empfehlung für einen Neubau“, sagt der Verkehrsreferent der Stadt Linz, Klaus Luger (SP). Nun liege der Ball jedoch bei ÖBB

und Bundesdenkmalamt. Die ÖBB als Eigentümerin der Eisenbahnbrücke wollen nach Auskunft ihres Sprechers, Mario Brunnmayr, das Gutachten erst mal genauer studieren und dann entscheiden. Ob ein Antrag an das Bundesdenkmalamt auf Aufhebung des Denkmalschutzes ergehen wird, will man nicht kommentieren. Die Letztentscheidung jedenfalls liegt beim Denkmalamt. Nur sie kann den Denkmalschutz aufheben und so den Weg freimachen für einen Abriss der alten Eisenbahnbrücke und für einen kompletten Neubau.

(rpf)
Lesen Sie mehr auf www.nachrichten.at/linz

Eisenbahnbrücke: Abriss oder Sanierung?

Halbe Brücke laut Gutachten irreparabel

LINZ. Zu einem eindeutigen Ergebnis kommt eine Expertise über die Zukunft der Eisenbahnbrücke, die ÖBB und die Stadt Linz in Auftrag gegeben haben. Laut Gutachter Josef Fink sind 50 Prozent des Bauwerkes irreparabel beschädigt. Eine Sanierung würde 40 Millionen Euro kosten. Der Experte spricht sich für einen Neubau der Eisenbahnbrücke aus. Ob das Ende des 112 Jahre alten, denkmalgeschützten Bauwerkes tatsächlich naht, darüber entscheidet letztendlich Eigentümerin ÖBB und das Denkmalamt. »Seite 26

ÖBB ADRESSEN Verlag 4010 Linz, Promenade 23, 0733 / 7805-0, Anzeigenannahme 0732 / 780

Linzer Nachrichten

Berichte aus dem Zentralraum



Wetter heute: Sonne und dichtere Wolken wechseln, kurze Schauer sind möglich. 9 bis 23 Grad

33

Überblick

EINSPRÜCHE

Schotterprojekt geht in die nächste Runde

LINZ. Das Verfahren um den geplanten Schotterabbau nahe dem Naturschutzgebiet am Pichlingersee geht in die nächste Runde. Nachdem das Land Oberösterreich das Projekt genehmigt hatte, haben Gegner und Befürworter gegen den Bescheid berufen. Das

gab der zuständige Landesrat Rudi Anschöber (Grüne) bekannt. Nun muss das Wirtschaftsministerium als nächste Instanz entscheiden, was mehrere Monate in Anspruch nehmen wird. Wie berichtet, ist geplant, in Pichling jährlich rund 120.000 Tonnen Schotter abzubauen. Anrainer und Erholungssuchende protestieren dagegen, weil sie Lärm- und Staubbelastung befürchten.

GRILLEN

Erneut Aufregung um das Grillen am Rodlgelände

OTTENSHEIM. Belästigung durch Rauch, Müll und Unrat: Das Grillen auf dem Rodlgelände verursacht seit Jahren heftige Diskussionen in Ottensheim. Nun beschäftigte das Thema erneut den Gemeinderat. Die SP stellte den Antrag, für die Parkplätze beim Rodlgelände

in Zukunft Gebühren zu verlangen. Damit sollte zum einen die Zahl der Besucher reduziert werden, zum anderen könnten mit den Einnahmen die Kosten für die Reinigung des Geländes bestritten werden, so der SP-Vorschlag. Der Gemeinderat lehnte ab. Er habe den Verdacht, dass im Gemeinderat Parteipolitik vor Lösungskompetenz komme, sagte SP-Fraktionschef Helmut Perndorfer.

MARKTFRÜHLING

Alte Linzer Rezepte werden neu interpretiert

LINZ. Am Samstag, 12. Mai, 9 Uhr, startet der 15. Linzer Marktfrühling. Die erste von dreizehn Stationen, an denen heuer aus der Broschüre „Linz kocht Linz“ gekocht wird, ist der Linzer Südbahnhofmarkt. Linz-Rezepte aus dem Jahr 1804 werden neu interpretiert.



Sanieren oder abreißen? Die Zukunft der 112 Jahre alten Linzer Eisenbahnbrücke ist ungewiss.

Fotos: Weibold, Stadt Linz

Entscheidung über Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke dauert noch Monate

Neues Gutachten spricht sich für Neubau der Brücke aus – Denkmalamt muss entscheiden

LINZ. Soll die Eisenbahnbrücke abgerissen und durch eine neue Brücke ersetzt werden? Oder muss sie erhalten werden und durch eine zweite Brücke für den Individualverkehr direkt daneben ergänzt werden? Das gestern präsentierte Gutachten spricht eine klare Sprache: Nur 50 Prozent der Brücke können erhalten werden, der Rest ist derart von Rost zerfressen, dass er erneuert werden muss.

Die Sanierung kostet 40 Millionen Euro. „Ich präferiere den Neubau“, sagt Gutachter Josef Fink von der Technischen Universität Wien. Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) schließt sich an: „Es gibt eine klare Empfehlung. Das Projekt ist entscheidungsreif.“

Doch diese Entscheidung trifft das Bundesdenkmalamt (BDA). „Das Gutachten zeigt, dass eine Sanierbarkeit gegeben ist“, sagt Richard Wittasek vom BDA. Ob er sich ein Abtragen der Brücke vorstellen kann? „Da muss man zwischen den Interessen des Denkmalschutzes und des Eigentümers abwägen“, weicht Wittasek aus. Die hohen Kosten seien dabei aber zu berücksichtigen.

Vorher müssten sich aber die Stadt und der Brückeneigentümer, die ÖBB, klar werden, was sie wol-

len: „Bisher haben wir noch keinen Antrag erhalten, weder für einen Abbruch noch für eine Sanierung“, sagt der Denkmalschützer. „Wir wollen zuerst wissen, was der Eigentümer will.“ Eine Entscheidung

werde Monate dauern. „Wenn der Antrag kommt, ist eine Entscheidung bis Jahresende realistisch.“

Klar ist nun, dass die Eisenbahnbrücke länger als bis Ende des heurigen Jahres benützt werden kann,

wie Fink in seinem ersten Gutachten festgestellt hatte. Über eine Verlängerung der Nutzung soll ab nun alle eineinhalb bis zwei Jahre entschieden werden.

Mehr zum Thema auf Seite 26



KOMPLETTER NEUBAU

■ **Solitärbrücke:** Die Eisenbahnbrücke wird durch ein komplett neues Bauwerk ersetzt, bliebe jedoch so lange erhalten, bis die neue Brücke fertig errichtet ist. Die Solitärbrücke würde auf exakt der Stelle stehen wie die alte Eisenbahnbrücke.

Kosten: 57 Millionen Euro

■ **Errichtungsdauer:** 5,5 Jahre.

■ **Auswirkungen:** Individualverkehr und Straßenbahnverkehr findet auf einer Brücke statt. Die Anzahl der Strömungspfeiler bleibt unverändert, somit auch die Strömungsverhältnisse. Es wären keine zusätzlichen Hochwasserschutz-Maßnahmen erforderlich wie bei den beiden nebenstehenden Varianten. Das charakteristische Erscheinungsbild der Eisenbahnbrücke verschwindet.



SANIERTE BRÜCKE PLUS ZUBAU

■ **Nebenbrücke:** Bleibt die Eisenbahnbrücke erhalten bzw. wird sie saniert, ist eine Nebenbrücke für den Individualverkehr erforderlich – entweder in Form einer Spannbeton- oder einer schmäleren Trogbücke.

■ **Kosten:** 90 bis 98 Millionen Euro

■ **Errichtungsdauer:** 8,5 Jahre.

■ **Auswirkungen:** Nachdem eine Spannbetonbrücke höher liegen würde, würde es im Winter zu einem Streusalznebel kommen und dieser Schäden an der Eisenbahnbrücke verursachen. Bei beiden Varianten wären weitere Brückenpfeiler notwendig, mit Auswirkungen auf den Schiffsverkehr (verändertes Strömungsverhalten) und Hochwasserschutz (Aufstau der Donau flussaufwärts).

3 Fragen an...

JOSEF FINK



Fotos: hcs

Der Universitätsprofessor für Stahlbau an der Technischen Universität Wien hat im Auftrag der Stadt Linz und der ÖBB (als Brückeneigentümer) ein

Gutachten über Zustand und Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke verfasst.

1 Sie präferieren einen Neubau der Eisenbahnbrücke anstelle einer Sanierung inklusive Bau einer zweiten Brücke. Was sind die Vorteile?

Bei zwei Brücken wird die Anzahl der Brückenpfeiler auf vier verdoppelt, wodurch sich der Aufstau der Donau bei Hochwasser verändert. Auch der Abstand der Stützen würde bei einem Neubau den Anforderungen der Schifffahrt entsprechen. Und einen stadtpträgenden Charakter, wie ihn die alte Brücke hat, kann man auch durch eine neue Brücke erreichen.

2 Wie lange kann die alte Eisenbahnbrücke noch benützt werden?

Um das zu beantworten, müsste ich Hellseher sein. Die Brücke kann über 2012 hinaus benützt werden. Unser Ziel ist, Handlungsspielraum zu haben für die Umsetzung einer neuen Lösung. Wir werden scheinbarweise Prognosen über die Nutzbarkeit erstellen.

3 Für welchen Zeitraum gelten diese Prognosen?

Wir werden uns jeweils ein Zeitfenster von eineinhalb bis zwei Jahren setzen.

Zahl des Tages

15.500

Fahrzeuge passieren täglich die 112 Jahre alte Eisenbahnbrücke. 50 Prozent der Fahrer sind Pendler, die von auswärts kommen. Daher will die Stadt Linz, dass das Land Oberösterreich bei einer Sanierung oder einem Neubau mitzählt. Der Eigentümer, die ÖBB, will die Brücke abgeben, weil sie für die Mühlkeisbahn bald nicht mehr gebraucht werden wird.

9.5.2012

halbe Donauübergang verrostet • Experte empfiehlt Neubau

bekommt nun den Todesstoß

99 Alle Parteien sollen die neuen Fakten überdenken. Dann müssen wir eine gemeinsame Linie erarbeiten. **66**
Klaus Luger, SP-Verkehrstadtrat



Die Rostschäden (l) an der Eisenbahnbrücke (r) sind dramatisch.

ung einer Spannbetonbrücke um 90 Millionen Euro.
● Sanierung der alten Brücke und die zusätzliche Errichtung einer schlankeren Trogbücke daneben. Bei dieser Variante würden die Kosten sogar 98 Millionen Euro ausmachen.
● Abriss der Eisenbahnbrücke und Bau einer neuen Brücke um 57 Millionen €.

Während Josef Fink den Brückenneubau empfiehlt, meint SP-Verkehrstadtrat Klaus Luger: „Die Stadt hat sämtliche Details klären lassen. Das Thema ist entscheidungsreif. Und eine Entscheidung müssen nun das Denkmalamt und die ÖBB als Eigentümer treffen.“

Laut vernichtendem Gutachten ist der

Eisenbahnbrücke

Dramatischer als erwartet ist der Zustand der Eisenbahnbrücke: Denn die Hälfte des 112 Jahre alten Bauwerks ist so verrostet, dass es nicht saniert werden kann. In dem lang ersehnten Gutachten spricht sich Ersteller Josef Fink für den Abriss des Übergangs und einen Neubau aus – der Todesstoß für die Eisenbahnbrücke.
„Die Hälfte der Brücke ist de 2012 befahrbar ist. Doch verrostet, vor allem die ein- einhalb Meter oberhalb der Fahrbahn. Dabei gibt es sogar Löcher, wo man mit Fingern durchgreifen kann“, schildert Josef Fink, Gutachten-Ersteller und Professor an der TU Wien, den katastrophalen Zustand der Brücke – siehe Interview.

VON ELISABETH STEPHAN
Verschlechterung des Zustandes der Stahlkonstruktion kann eine Sofortsperrung notwendig werden.“
Um einer Brückensperre zu entgehen, muss schnellstmöglich eine Entscheidung über die Zukunft des historischen Übergangs getroffen werden. Laut Professor Fink liegen dazu drei mögliche Varianten am Tisch:
● Die Sanierung der Eisenbahnbrücke und die Errich-

am Tragwerk beauftragte Gutachten Sanierungsvarianten, Empfehlungen über eine neue Brücke und die Kosten. Unter zahlreichen Fakten und Erläuterungen „versteckt“ sich für die Autofahrer eine gute Nachricht: Denn Fink kommt zum Schluss, dass das „kranke Tragwerk“ auch nach En-



So könnte eine neue er-richtete Brücke über die Donau aussehen. Nur die Bogen des jetzigen Bauwerks bleiben bestehen.

Interview

Keiner kennt die Eisenbahnbrücke so gut, wie Josef Fink, der am Wiener Institut für Tragkonstruktionen ist.

„Die Entscheidung muss rasch fallen“

Laut Gutachten ist die Eisenbahnbrücke in katastrophalem Zustand? Auf den ersten Blick schaut es nicht so schlimm aus, doch große Teile der Brücke sind massiv verrostet. Es liegen gebrochene Stabteile neben der Konstruktion. Sie empfehlen daher auch einen Neubau. Laut Analysen ist Abriss samt Neubau die beste Variante. Bei einer zusätzlichen Brücke daneben würde die Hochwassergefahr steigen. Aber während des Baus würde in Linz ein Verkehrschaos ausbrechen. Nein, man müsste die Eisenbahnbrücke ja nicht sperren. Der Neubau könnte daneben entstehen und dann auf den jetzigen Standort versetzt werden. Linz hätte in fünf Jahren die neue Brücke. Eine Entscheidung sollte sehr rasch fallen. est



Josef Fink

Die Entscheidung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke drängt bereits seit 2009 – doch seit drei Jahren ist nichts passiert. Die ÖBB als Eigentümer haben nicht nur verab-

Jahrelanges Versäumnis

säumt, das Bauwerk sorgfältig zu pflegen, sie schienen mit der Stadt auch die Entscheidung immer wieder auf die lange Bank. Jetzt liegen genügend Gutachten am Tisch. Und Ausrede gibt's keine: So schnell wie möglich müssen die Verantwortlichen nun eine Lösung finden – das gilt auch für das Denkmalamt. est

EISENBAHNBRÜCKE

Neues Gutachten bevorzugt einen kompletten Neubau statt Sanierung

LINZ. Paukenschlag in der Diskussion um die Zukunft der Eisenbahnbrücke: Das neue Expertengutachten empfiehlt einen kompletten Neubau der baufälligen Brücke. 50 Prozent des Donauüberganges seien irreparabel und könnten nur mit 40 Millionen Euro zusätzlich kostspielig saniert werden.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Im Auftrag der Stadt und der Eigentümerin ÖBB wurde von Universitätsprofessor für Stahlbau an der TU Wien, Josef Fink, ein Gutachten erarbeitet, das Aufschlüsse über die weitere Nutzungsmöglichkeit der Eisenbahnbrücke bzw. die Möglichkeiten einer Sanierung im Kontext mit einer daneben zu errichtenden Straßenbrücke geben soll.

Sanierung wäre kompliziert
Das nun vorliegende Ergebnis fiel deutlich aus: Die bestehende Konstruktion der Eisenbahnbrücke kann zwar mit Zusatzmaßnahmen länger als bis Ende



Laufend wird an der Eisenbahnbrücke untersucht und gearbeitet. Foto: vowe

werden, in dem eine eigene Halle und Gleisanlagen errichtet werden müssten.“

Luger: „ÖBB am Zug“

Die Gesamtdauer einer möglichen Generalsanierung der Eisenbahnbrücke inklusive Ausführungsarbeiten und Vorbereitungen würde rund 35 Monate erfordern. Unter Berücksichtigung des erhöhten Erhaltungsaufwandes für den verbleibenden Altbestand ergeben sich bei der Variante Sanierung der Brücke Kosten von rund 90 Millionen Euro. Zum Vergleich: Eine neue Brücke erfordert Baukosten von 54 Millionen Euro. „Das Ergebnis des Gutachtens ist eindeutig, jetzt sind die ÖBB als Eigentümer und das Denkmalamt am Zug, rasch eine Entscheidung zu treffen“, betont SP-Verkehrsreferent Klaus Luger. Unterdessen verschlechtert sich der Zustand der Brücke ständig. Nach dem Gehweg wird nun bis Ende Juni am Radweg gearbeitet, im Sommer muss auch noch die Fairbahn saniert werden. ■

des Jahres 2012 genützt werden. Gleichzeitig empfiehlt Professor Fink aus mehreren Gründen den kompletten Neubau der Eisenbahnbrücke anstelle der ebenfalls angedachten Stahlbetonbrücke stromabwärts der Eisenbahnbrücke. „Neben den zusätzlichen Sanierungskosten für das bestehende Bauwerk in der Höhe von 40 Millionen Euro spricht auch die Tatsache für einen Neubau, dass die Hälfte des Materials der derzeitigen Brücke nicht sanierbar sind“, so Fink. Zudem stellt er fest, dass auch eine Brückensanierung technisch hochkompliziert wäre: „Die erforderlichen Arbeiten für eine Generalsanierung können nur an Land durchgeführt werden. Die einzelnen Tragwerke zur Sanierung müssen sozusagen ein- und ausgeschwommen werden, also per Schiff an Land gebracht und anschließend wieder montiert werden. Für diese Arbeiten würde ein rund 500 Meter langer Bereich des Donauparks benötigt

Entscheidung von Denkmalamt und ÖBB Eisenbahnbrücke

Für den Verkehr in Linz ist die Eisenbahnbrücke wie eine tickende Zeitbombe: Explodieren wird sie nicht, doch wenn die Entscheidung ausbleibt, ist eine Total- sperre nicht ausgeschlossen. Bis die Zukunft des Bau- werks feststeht, werden Monate vergehen, denn das Problem wird wie eine heiße Kartoffel herumgereicht.

Nach der Fertigstellung wollen. Bei der Abbruchvari- des Gutachtens zur Eisen- ante werden wir nach Abwä- bahnbrücke reagieren die- gung öffentlicher Interessen- Hauptakteure zögerlich. So- entscheiden.“ In dem Fall- erklärt Richard Wittasek- befasst sich auch der Denk- vom Denkmalamt: „Die- malbeirat damit, was „einige- ÖBB müssen nun bei uns be- Monate“ dauern kann.

Auch die ÖBB scheinen es nicht sonderlich eilig zu ha-

könnte Monate dauern • Politische Meinungen gehen auseinander

ist eine tickende Zeitbombe

99 Für mich ist das Gut-
achten eine ganz kla-
re Empfehlung für einen
Neubau statt der Ei-
senbahnbrücke. 66

SP-Vizebürgermeister Klaus Luger

ben. „Wir haben das Gut-
achten erst erhalten, müssen
es uns ansehen und uns mit
der Stadt abstimmen“, sagt
Sprecher Mario Brunnmayr,
obwohl es auch während der
Gutachten-Erstellung oft
Abstimmgespräche gab.

Und die Stadtpolitik rasst
trotz der ersten Lage einen
parteilichen Streit ent-
stehen: Während SP-Vize
Klaus Luger in einem Son-
derverkehrsausschuss alle
Details mit den Parteien und
dem Gutachtensteller Jo-
sef Fink klären will, meint
VP-Vize Erich Watzl: „Mit
dem Verzögern der SP muss
jetzt Schluss sein. Alle gehö-
ren an einen Tisch. Wir wol-
len die Brücke jedenfalls,
wenn möglich, erhalten.“

Standpunkt

Der Zahn der Zeit nagt weiter an der Linzer Eisenbahnbrücke, denn trotz mehrerer Gutachten konnten die Vorstellungen der Verantwortlichen über das Schicksal des denkmalgeschützten Bauwerks noch nicht auf einen Nenner gebracht werden.

Warten auf Einsturz?

So verbunden sich die Linzer auch mit ihrer Brücke auch führen wollen, eine rasche Lösung — so oder so — muss her, will man nicht sehenden Auges ins Unglück laufen und so lange zuwarten, bis der Rost seine Arbeit erledigt hat und die Stahlkonstruktion zu Fall bringt. Die Zeit drängt, denn die Wichtigkeit einer ständigen dritten Verkehrsverbindung nach Urfahr bleibt unbestritten, sieht man alleine das Verkehrschaos, das die einwöchige Sperre zu Ostern verursacht hatte.

Renate Enöckl

Baujuwel muss erhalten werden

Watzl fordert rasche Entscheidung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke

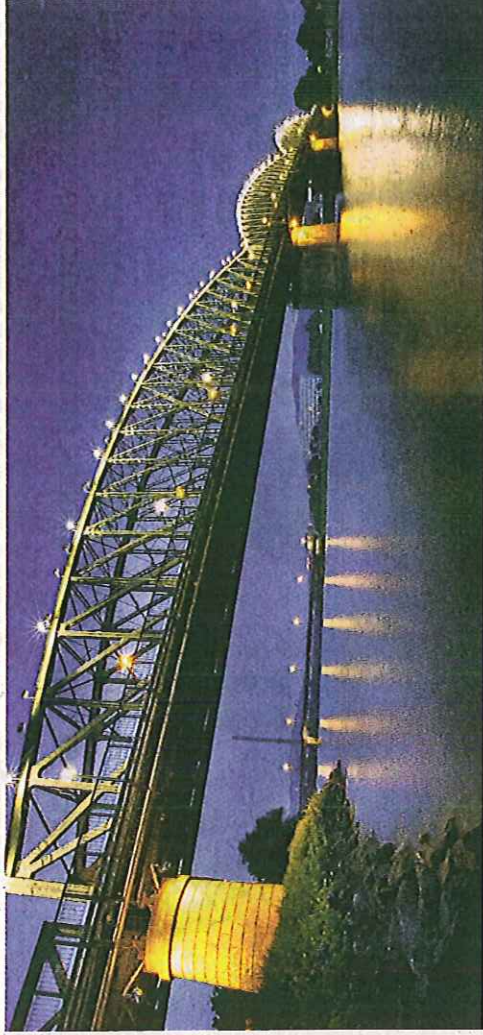


Foto: Röbl

LINZ — Die Linzer Eisenbahnbrücke darf nicht dem Abriss zum Opfer fallen — darauf drängt die Linzer ÖVP nach dem vorgestern präsentierten vernichtenden Gutachten. Dass das historische Baujuwel erhalten bleibt, sei auch der Wunsch der Linzer Bevölkerung, so Stadtparteichef Erich Watzl, der sich damit auf eine Imas-Umfrage vom Jahr 2010 bezieht: Damals traten 73 Prozent der Linzer für den Erhalt der Stahlbrücke ein, 67 Prozent bezeichneten diese als „besonderes Markenzeichen von Linz“.

Watzl wirft auch Fragen zur Qualität und Auslegung der Gutachten auf: „So ist es für mich absolut

nicht nachvollziehbar, wie der Linzer Verkehrsreferent Klaus Luger im April 2010 zum Schluss kommen konnte, die Brücke sei nicht mehr sanierbar, dann in Aussicht stellte, die Brücke sei noch Jahre nutzbar und nun plötzlich wieder mit der Scherbenhaufen-Theorie aufritt.“ Fakt sei vielmehr, dass die Sanierbarkeit der Brücke seit April 2010 mehrfach belegt wurde und auch im aktuellen Gutachten wieder als Option enthalten ist. Was fehle, sei offensichtlich der Wille der SPÖ, das historische Bau-
denkmal zu retten.

Das Problem sei jahrelang zwischen der Stadt und den dem Eigentümer ÖBB

hin und her geschoben werden. Die ÖVP fordert nun Bgm. Franz Dobusch auf, endlich alle Beteiligten — ÖBB, Bundesdenkmalamt, Mitfinanzierungspartner — an einen Tisch zu bringen und damit eine „rasche, tragfähige und definitive Entscheidung“ über die Zukunft der Eisenbahnbrücke herbeizuführen.

Sollte ein Abriss des denkmalgeschützten Bauwerks ins Auge gefasst werden, kommt es zu einer weiteren Prüfung durch das Denkmalamt hinsichtlich Restaurierbarkeit und wirtschaftlicher Zumutbarkeit — immerhin kommt die Sanierung (90 Mio. €) fast doppelt so teuer als ein Neubau (57 Mio. €).

Stadt Rundschi. 10.11.15.2012



Die Rostschäden auf der 112 Jahre alten Brücke.

Foto: Koch

TU-Professor: Alte Brücke weg und neue Brücke her

● LINZ (ok). Josef Fuchs, Professor an der TU Wien, empfiehlt die Eisenbahnbrücke abzureißen und eine neue Brücke zu bauen. Kosten: 57 Millionen Euro. Eine neue Brücke könnte in fünfeinhalb Jahren fertiggestellt sein. Die Sanierung der und die gleichzeitige Errich-

tung einer Begleitbrücke würde achteinhalb Jahre dauern und rund 90 Millionen Euro kosten. Das ergab eine Untersuchung, die Fuchs präsentierte. Die Nutzung der Eisenbahnbrücke über 2012 hinaus sei nur mittels weiteren Sanierungsmaßnahmen möglich.

Kronenzeitung - Linz extra, 530, 11.5.2012

Experten warnen vor Eisenbahnbrücken-Sperre

„Ausweichrouten können keine Autos aufnehmen“

Abreißen oder erhalten: Diese Frage über die Eisenbahnbrücke beschäftigt derzeit die Linzer Parteien. Während sich die SP schon klar zum Abriss bekannt hat, wollen VP, FP und die Grünen die Brücke erhalten. Verkehrsexperten warnen hingegen schon jetzt vor dem Verkehrschaos, sollte es je zu einer Sperre kommen.

„Die Eisenbahnbrücke sollte als Wahrzeichen erhalten bleiben, aber das Gutachten spricht leider für

sich“, meint Gerda Lenger, Fraktionsobfrau der Grünen zur vernichtenden Expertise. Auch die FP setzt sich für den Erhalt ein. „Leider sind die Kosten sehr hoch. Aber wir werden einen Plan B mit einer billigeren Sanierungsvariante vorstellen“, meint Stadtrat Detlef Wimmer.

Während die Politik über Lösungen brütet, fürchten viele Linzer, dass die Brücke in den nächsten Jahren gesperrt werden könnte. Verkehrsexperte Harald Köpplmayr vom ÖAMTC meint dazu: „Dann hätte Linz mit Sicherheit ein Verkehrsproblem. Denn die Ausweichrouten sind schon überlastet und können nicht mehr Autos aufnehmen.“

ooe.regional@kronenzeitung.at

er, Theatercafé Maestro (20 Uhr)

o.ö. Kronenzeitg. 12.5.2012

Seite 24

LINZ EXTRA

FP ist für einen Neubau, der an die Eisenbahnbrücke erinnert:

„Zugeständnis an die Realität“

Immer klarer positionieren sich die Linzer Parteien nach Veröffentlichung des Gutachtens zur Eisenbahnbrücke. Es scheint, als müsste die Politik der Wahrheit ins Auge schauen – demnach wurde die Brücke so lange vernachlässigt, dass eine Sanierung viel zu teuer kommt. Nun spricht sich auch die FP für einen Neubau aus.

„Zwar wollen wir die Tradition mit allen Mitteln erhalten, doch wird die Eisenbahnbrücke saniert, wird sie eine Dauerbaustelle. Wir müssen daher ein Zugeständnis an die Realität machen“, meint FP-Fraktionsobmann Sebastian Ortner. Er setzt sich für einen mo-

dernen, architektonisch besonderen Neubau ein. „Auf Grundlage des Alten soll etwas Neues entstehen. Ein moderner Bau, der an die alte Brücke erinnert, muss möglich sein“, so Ortner.

Nachdem sich mittlerweile nur mehr die VP für den Erhalt der Brücke aus-

spricht, ist die politische Mehrheit für den Abriss des 112 Jahre alten Bauwerks.

Doch ob eine neue Brücke mit Bauzeit von fünf Jahren umgesetzt werden kann, hängt letztlich vom Denkmalamt ab. Zuerst müssen die Experten den Donauübergang aus dem Denkmalschutz entlassen. Und das ist nicht sicher, denn schließlich ist die Brücke laut Gutachten sanierbar ...

ooe.regional@kronenzeitung.at

www.kronenzeitung.at

Eisenbahnbrücke: Abriss-Mehrheit zeichnet sich ab

LINZ. Nach dem Schwenk der FP zeichnet sich nun eine Mehrheit im Gemeinderat für einen Abriss der Eisenbahnbrücke ab. Hintergrund: Ein neues Gutachten ergab, dass die Sanierung 40 Millionen Euro kostet, um sie auch für die geplante zweite Straßenbahnachse verwenden zu können. Dazu kämen bis zu 58 Millionen Euro für die Erhaltung und den Bau einer zweiten Brücke für Autos, Busse, Radfahrer und Fußgeher. Der Abriss und der Bau einer neuen Brücke würden 57 Millionen Euro kosten. Die SP spricht sich für den Neubau aus, die Grünen signalisieren Zustimmung, die FP will einen Neubau, der der alten Brücke ähnlich sieht. Die Letztentscheidung über die Zukunft der Brücke hat aber Brückeneigentümer ÖBB.

Einzig die VP favorisiert die Zwei-Brücken-Lösung. Der für den Verkehr zuständige Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) kann das nicht nachvollziehen. Diese Variante sei teurer, der Salzstreunebel der neuen Brücke würde die heute noch gesunden Teile der alten Brücke angreifen. Außerdem würde durch diese Lösung der Bau der zweiten Schienenachse verzögert, weil die Sanierung der alten erst nach Fertigstellung der neuen Brücke begonnen werden kann, um einen durchgehenden Verkehrsübergang zu gewährleisten. „Damit riskiert man bewusst drohende Probleme für den öffentlichen Verkehr“, sagt Luger.



Die Brücke bleibt im Gespräch. (vowe)

00 Nachrichten, S. 35, 23.5.2012

„Erhaltung der Eisenbahnbrücke ist eine Kulturtat“

Brückenbau-Experte Erhard Kargel ist für die Sanierung – FP überlegt Gemeinderatsantrag für Neubau der Brücke

Von Herbert Schorn

LINZ. „Die Kosten für die Sanierung muss man sich leisten. Die Erhaltung ist zum einen eine Kulturtat. Zum anderen kann die Brücke ja danach für die Straßenbahn verwendet werden.“ Klare Worte findet der vielfach ausgezeichnete Linzer Brückenbau-Ingenieur Erhard Kargel, wenn es um die Zukunft der Eisenbahnbrücke geht. Wie berichtet, er gab jüngst ein Gutachten, dass die Renovierung 40 Millionen Euro kosten wird. Die aufwändige Erhaltung und die Kosten für eine zusätzlich benötigte neue Brücke für Autos, Busse, Radler und Fußgänger würden bis zu 58 Millionen Euro erfordern. Abriss und Bau einer einzigen neuen Brücke würden 57 Millionen Euro kosten.

„Wenig Neues im Gutachten“

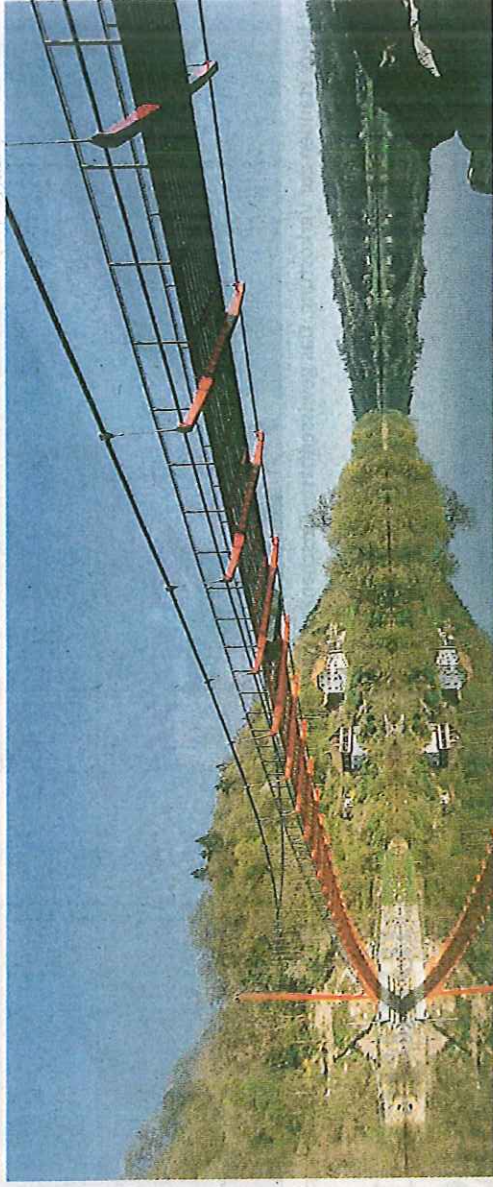
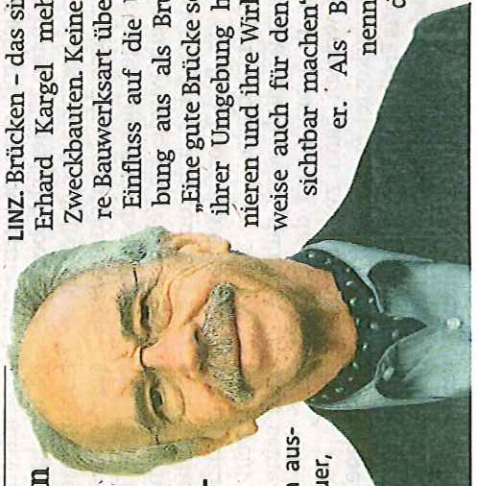
Das Kostenargument lässt Kargel nicht gelten: „Die Frage ist: Will sich Linz als Kulturstadt darstellen? Die Brücke ist ein Ingenieurs- und Kulturdenkmal. Es gibt kaum noch etwas Vergleichbares.“ Das Gutachten habe abgesehen von der Kostenschätzung wenig Neues gebracht. „Dass die Brücke so viel schlechter sein soll als ursprünglich angenommen, widerspricht der Tatsache, dass sie auch über 2012 hinaus benutzt werden kann.“ Im ersten Gutachten war von einer Nutzungsdauer bis maximal Ende 2012 ausgegangen wor-

den. Auch Befürchtungen, Salznebel könnte im Winter von der neuen zur alten Brücke fliegen und diese damit gefährden, widerspricht Kargel. „Es gibt hervorragenden Korrosionsschutz, der so gut wirkt wie bei neuen Brücken.“ Er ist überzeugt, dass eine neue Brücke so gebaut werden kann, dass sie die alte nicht in den Schatten stellt: „Die Brücken müssen im Dialog stehen.“

Bei den Linzer Stadtparteien zeichnet sich unterdessen eine Mehrheit für den Abriss der Brücke ab: SP, FP und Grüne sind dafür, die VP dagegen. Entscheiden muss allerdings (Noch-)Brückeneigentümer ÖBB, die die Brücke aber gerne abgeben würden. Die FP überlegt, die Brücke in der morgigen Gemeinderatssitzung zum Thema zu machen. Sie fordert einen Neubau, der der alten Brücke ähnelt.

„Die Brücke ist ein Ingenieurs- und Kulturdenkmal. Es gibt kaum noch etwas Vergleichbares.“

Erhard Kargel, vielfach auszeichneter Brückenbauer, setzt sich für den Erhalt der Eisenbahnbrücke ein.



Erhard Kargels Mariensteig über den Inn zwischen Wernstein und Neuburg (Bayern) wurde sechs Mal ausgezeichnet.

Der Brückenbauer und das Kräftespiel

Erhard Kargels Brücken sind ab 1. Juni in einer Ausstellung zu sehen

LINZ. Brücken – das sind für Erhard Kargel mehr als Zweckbauten. Keine andere Bauwerksart übe mehr Einfluss auf die Umgebung aus als Brücken. „Eine gute Brücke soll mit ihrer Umgebung harmonieren und ihre Wirkungsweise auch für den Laien sichtbar machen“, sagt er. Als Beispiel nennt er die Bögenbrückenbrücke für die B127 über die Große Mühl in Neufelden, die er 1991 errichtete. „Der riesige Bogen leitet die Kräfte von der Fahrbahn hinunter auf den Fels.“ Sein Credo ist es, das Kräftespiel sichtbar zu machen. Gemeinsam mit Star-Architektin Zaha Hadid entwickelte er eine Version für die Westring-Donaubrücke und landete auf dem zweiten Platz. Viele seiner Brücken wurden ausgezeichnet, die bekannteste ist wohl der Mariensteig, eine Geh- und Radbrücke über den Inn zwischen Wernstein und Neuburg. „Das ist für mich das

Ideal einer Brücke“, sagt Kargel, der 2010 den Landeskulturpreis für Architektur erhielt. „Sie hat ein Maximum an Transparenz bei einem Minimum an Material.“

Ausstellung: „Erhard Kargel – Architektur des Verbindens“ heißt eine Schau in der Galerie-Halle, Ottensheimerstraße 70, die von 1. bis 21. Juni Fotografien von Kargels Brücken zeigt. Die Vernissage findet am 31. Mai um 19 Uhr statt. Am 25. Juni wird um 18.30 Uhr im Linzer ORF-Landesstudio sein Buch „Brückenbauen“ vorgestellt.

Monument. Kurz eschwa, 527, 24.5.2012

Gemeinderat behandelt heute Dringlichkeitsantrag zum Bau

Politik zementiert ihre Meinung zur Linzer Eisenbahnbrücke ein

Jetzt gibt's kein Zurück mehr: Alle Parteien haben zum Problem Eisenbahnbrücke Stellung bezogen. Während SP, Grüne und FP nach der Veröffentlichung des Gutachtens für einen Abriss sind, pocht die VP auf die Sanierung. Der Rost-Bau ist heute, Donnerstag, Thema im Gemeinderat, morgen im Verkehrsausschuss.

„Wir appellieren an alle Parteien, mit der einmaligen Ingenieurleistung verantwortungsvoll umzugehen. Dieses Wahrzeichen darf nicht abgerissen werden“, argumentiert VP-Vizebürgermeister Erich Watzl. Doch mit dieser Meinung ist

die VP mittlerweile alleine. Da die Kosten bei Sanierung im Vergleich zum Abriss fast doppelt so hoch sind und die Brücke zu 50 Prozent verrostet ist, tendieren SP, FP und Grüne zum Abriss. Alle Details zum Gutachten präsentiert Ersteller

Josef Fink am Freitag im Sonderverkehrsausschuss.

Auch heute im Gemeinderat steht die Brücke am Programm: In einem Dringlichkeitsantrag schlägt die FP einen Architektenwettbewerb für einen Neubau mit traditioneller Erscheinung vor. Zudem hofft die FP auf Beschluss dreier Resolutionen: an die ÖBB, das Bundesdenkmalamt (beide zur Entlassung der Brücke vom Denkmalschutz) und an das Land (zur Mitfinanzierung).

Salon (12.30 Uhr) ● Mai-Konzert der Linzer Magistratsmusik, Botanischer Garten (15 Uhr)

Linzer Eisenbahnbrücke: ÖBB sagen Entscheidung in wenigen Wochen zu

Verhärtete Fronten bei Runden Tisch der ÖÖNachrichten mit Stadtpolitikern und ÖBB

Von Christopher Buzas und Herbert Schorn

LINZ. „Wir wissen, dass die Zeit drängt. In einigen Wochen werden die zuständigen Gremien eine Entscheidung treffen.“ Walter Heitzinger, Regionalleiter der ÖBB, kündigte beim Runden Tisch der ÖÖNachrichten eine rasche Entscheidung an, ob das Unternehmen als Eigentümer die Linzer Eisenbahnbrücke sanieren oder abreißen lässt. Die Letztentscheidung liegt aber beim Denkmalamt.

Geht es nach der Mehrheit der Fraktionen im Linzer Gemeinderat, würde das denkmalgeschützte Bauwerk wohl abgetragenen und durch eine neue Brücke

ersetzt werden. Das ergab die Diskussion mit den beiden Vizebürgermeistern Klaus Luger (SP) und Erich Watzl (VP) sowie FP-Stadtrat Detlef Wimmer und Grünen-Fraktionschefin Gerda Lenger. Nur die VP setzt sich für die Erhaltung der Brücke ein. „Ein Wahrzeichen reißt man nicht weg“, sagt Watzl.

SP, FP und Grüne berufen sich auf ein jüngst präsentiertes Gutachten von der Technischen Universität Wien. Demnach sind nur 50 Prozent sanierbar, die Renovierung würde 40 Millionen Euro kosten. Zudem müsste eine weitere Brücke für Autos, Busse, Radler und Fußgänger errichtet werden. Diese und die Erhaltung des bestehenden Über-

„Wir wissen, dass die Zeit drängt.“

Walter Heitzinger, Regionalleiter der ÖBB, verspricht, dass die zuständigen Gremien eine rasche Entscheidung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke treffen.

ganges würden bis zu 58 Millionen Euro kosten. „Es wäre ein Wunsch, dass wir die Brücke erhalten können“, sagte Wimmer. „Die Realität sieht aber anders aus.“ Die Brücke sei ein Gebrauchsgegenstand mit begrenzter Lebensdauer, so Lenger. „Auch bei einer Sanierung würde sie nie wieder so ausse-

hen wie jetzt.“ Luger wies auf Probleme hin, die eine Zwei-Brücken-Lösung mit sich bringen würde, etwa zusätzliches Hochwasserrisiko für Linz oder die Gefahr, dass die neue Brücke die bestehende optisch in den Schatten stellt. „Das hätte eine zusätzliche Auswirkung auf das Stadtbild.“

nachrichten.at

Runder Tisch

Mehr über den Runden Tisch lesen Sie auf www.nachrichten.at/linz. Ein Videobeitrag ist auf www.nachrichten.at/tv zu sehen.

Linzer Eisenbahnbrücke: Denkmalamt wartet ab

Sollte Antrag auf Abriss oder Sanierung eintreffen, soll rasch entschieden werden — Morgen Sondersitzung des Verkehrsausschusses

LINZ — Nach der Veröffentlichung eines Gutachtens über die vom Rost schwer in Mitleidenschaft gezogene, unter Denkmalschutz stehende Linzer Eisenbahnbrücke, das den Abriss und einen Neubau empfiehlt, wartet das Bundesdenkmalamt vorerst ab. Bis jetzt liege dem Amt kein Antrag vor, so Präsidentin Barbara Neubauer. Sollte einer eintreffen, werde man diesen rasch erledigen.

Der zuständige Linzer Verkehrsreferent Vbgm. Klaus Luger hatte Anfang Mai ein

Gutachten des Stahlbauexperten Prof. Josef Fink präsentiert. Dieses kam zum Schluss, dass der Neubau nicht nur viel billiger käme, sondern auch wesentlich rascher erfolgen könnte. Luger leitete für sich daraus die klare Empfehlung für eine neue Brücke ab. Entscheiden müssten aber der Eigentümer ÖBB und das Bundesdenkmalamt. Die politische Diskussion dazu in der Stadt Linz und im Land OÖ ist noch im Gange. Morgen könnte aber bei der Sondersitzung des Linzer Ver-

kehrsausschusses bereits eine Entscheidung fallen. Auch das Bundesdenkmalamt ist der Ansicht, dass nun die Fakten am Tisch liegen. Neubauer stellte aber fest: „Wir mischen uns nicht ein.“ Zur Zeit sei die Brücke ein Denkmal und unter Schutz gestellt. Zuerst sollte in Oberösterreich entschieden werden, was mit der Brücke passieren solle. Wenn anschließend ein Antrag welchen Inhalts auch immer gestellt werde, wolle das Bundesdenkmalamt ihn zügig prüfen und dann entscheiden.



Morgen berät der Linzer Verkehrsausschuss über das Schicksal der vom Rost schwer in Mitleidenschaft gezogenen Brücke.

Foto: Röbl

Linzer Gemeinderat spricht sich für Neubau der Eisenbahnbrücke aus

Debatte: SP, FP und Grüne stimmten für den Abriss der Brücke. Die VP will sie erhalten und stützt sich auf eine neue Umfrage, wonach 51 Prozent der Linzer für die Sanierung sind

Von Herbert Schorn und Christopher Buzas

LINZ. „Die Sanierung der Eisenbahnbrücke wäre ein Spiel auf Zeit und eine Spekulation mit dem Steuergeld“, sagte FP-Stadtrat Detlef Wimmer bei der gestrigen Gemeinderatssitzung und stellte daher den Antrag, das 112 Jahre alte Bauwerk abzureißen und durch eine neue Brücke zu ersetzen. Dem folgte eine breite Mehrheit: SP, FP und Grüne stimmten dafür. Für den Neubau soll ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben werden. Außerdem sprach sich der Gemeinderat mit der Mehrheit von SP und FP dafür aus, dass die neue Brücke der bestehenden optisch nachempfunden werden soll. „Das ist für uns eine Erneuerung der Eisenbahnbrücke“, sagte Wimmer.

Die Letztentscheidung liegt allerdings nicht bei der Stadt. Der Eigentümer ÖBB, die die Brücke jetzt noch für die Mühlkreisbahn verwenden, hatte am Mittwoch beim Runden Tisch der OÖNachrichten eine rasche Entscheidung versprochen, ob sie beim Denkmalamt eine Sanierung oder einen Abriss beantragen. Dann muss das Denkmalamt entscheiden, ob es die Brücke aus dem Denkmalschutz entlässt. Dort gibt man sich abwartend.

40 Millionen für Sanierung

Nötig wurde die Entscheidung aufgrund eines Gutachtens von Josef Fink von der Technischen Universität Wien, wonach nur 50 Prozent der Brücke sanierbar sind. Die Kosten betragen 40 Millionen Euro. Erhaltungskosten und der Bau einer Zusatzbrücke für Autos, Busse, Radler und Fußgänger direkt daneben würden bis zu 58 Millionen Euro kosten. Für Abriss und Bau einer neuen Brücke wurden 57 Millionen Euro berechnet.

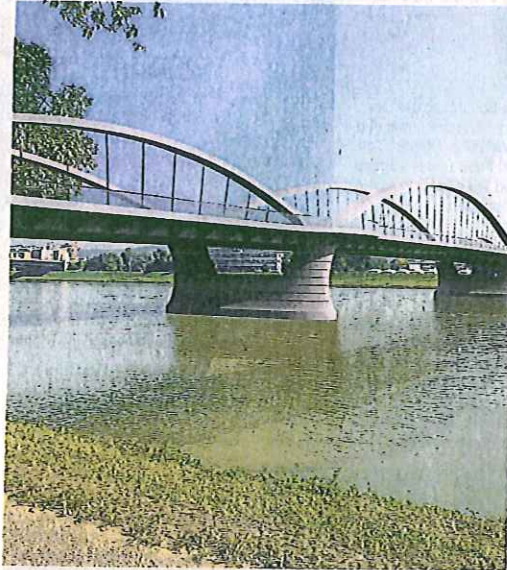
„Das Gutachten ist vernichtend“, sagte Grünen-Fraktionschefin Gerda Lenger. „Wir müssen der Realität ins Auge sehen.“ Der für den Verkehr zuständige Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) wies darauf hin, dass die Zwei-Brücken-Lösung Probleme beim Hochwasserschutz für Alt-Urfahr-West und St. Margarethen bringen würde. Und: „Die alte Brücke würde aufgrund der Wichtigkeit der neuen nicht mehr erkennbar sein.“

„Wahrzeichen von Linz“

Die VP setzte sich gestern bei der Gemeinderatssitzung für die Sanierung der Eisenbahnbrücke ein: „Sie ist ein Wahrzeichen, ein Merkmal von Linz“, sagte Vizebürgermeister Erich Watzl.

Die VP fühlt sich in ihrer Haltung von der Linzer Bevölkerung unterstützt. Sie hatte bereits gestern Vormittag eine von ihr in Auftrag gegebene Umfrage präsentiert. Das Ergebnis: 51 Prozent der Befragten wünschen sich, dass die Eisenbahnbrücke erhalten wird und daneben eine weitere Brücke entsteht. Einen Abriss des Bauwerkes befürworten 42 Prozent. Die restlichen sieben Prozent gaben kein Urteil ab. „Ich fühle mich durch die Umfrage in meiner Position bestätigt“, sagt Watzl. Für die Umfrage hat das Meinungsforschungsinstitut IMAS 604 Linzer ab 16 Jahren telefonisch befragt.

Die Mehrheit der Linzer sieht die Brücke zudem als Wahrzeichen. Laut der IMAS-Erhebung denken 54 Prozent der Befragten so, 43 Prozent sehen in dem Übergang kein besonderes Markenzeichen. Besonders für die Frauen (60 Prozent), die Befragten ab 50 Jahre (58 Prozent) und die Urfahrner (57 Prozent) ist das Bauwerk ein besonderes Merkmal.



So könnte die neue Eisenbahnbrücke aussehen. Fotos: Stadt, wako, vowe

REAKTIONEN

Ich fühle mich durch die Ergebnisse der Umfrage in meiner Position bestätigt.“



■ Erich Watzl, VP-Vizebürgermeister, setzt sich weiter für den Erhalt der Brücke ein.



„Die Sanierung der Eisenbahnbrücke wäre ein Spiel auf Zeit und eine Spekulation mit dem Steuergeld.“

■ Detlef Wimmer, FP-Stadtrat, stellte den Antrag, die Eisenbahnbrücke abzureißen und durch einen Neubau, der optisch der alten Brücke ähnelt, zu ersetzen. Der Linzer Gemeinderat stimmte mehrheitlich zu.

Ein Schildbürgerstreich

Für einen Brückenbauer mag es ja interessant sein, dass die Erhaltung der Eisenbahnbrücke wichtig – ja sogar eine Kulturtat sei. Erhard Kargel ist der Meinung, dass die Brücke ein Ingenieursdenkmal sei und es nichts Vergleichbares mehr gebe. Ich glaube nicht, dass die Brücke wahre Touristenströme nach Linz lockt. Die einzigartigen Nietverbindungen der Eisenteile werden wahrscheinlich auch nur wenige interessieren. Es wäre doch ein Schildbürgerstreich erster Klasse, die Brücke um ein Vermögen zu sanieren und zu erhalten und für den eigentlichen Zweck einer Brücke – Verbindung zweier Ufer – eine komplett neue zu bauen, die abermals eine Menge Geld verschlingt. Linz braucht kein zusätzliches Denkmal – Wahrzeichen, wie von einigen behauptet, war die Brücke ohnedies nie – sondern eine moderne Brücke, die den Anforderungen der Zukunft gerecht wird. Die Brücke kann ja im Aussehen an die jetzige Eisenbahnbrücke angelehnt sein, damit hat es sich aber auch schon. Da während der Bauzeit die alte Eisenbahnbrücke genutzt werden kann, ist der Neubau einer Brücke und anschließender Abriss der alten die vernünftigste Lösung! Dass sich auch die VP – noch – für den Erhalt der Eisenbahnbrücke ausspricht, mag entweder das übliche politische Geplänkel sein – Rot dafür, Schwarz dagegen und umgekehrt – oder entspricht dem jetzigen Zustand der Partei – immer etwas hinterhinein. Und noch etwas: Ist die Brücke wirklich soo schön?

■ Günther Massasch, Linz

Kompromiss

Abriss und Neubau ist um einiges billiger als eine Sanierung. Aber wie wäre Folgendes? Die Brücke sanieren und lassen wie sie ist, aber in Zukunft für den Autoverkehr sperren. Schließlich war der Straßenverkehr (Salzstreuung!) ja schuld daran, dass die Brücke derart verrostet ist. Autofahren wird sich bald eh fast keiner mehr leisten können, das Verkehrsproblem löst sich von selbst. Danach kann die Brücke für eine S-Bahn verwendet werden, anstatt wie bisher nur für Leerüberstellungen.

■ dzwick, Posting, nachrichten.at

o.ö. Kronenzeitung

Freitag, 25.5.2012

Seite 26

LINZ EXTRA

Laut aktueller Umfrage wollen 51% der Linzer das Bauwerk erhalten:

Politik beschließt Brückenabriss

Im einsamen Kampf um die Erhaltung der Eisenbahnbrücke präsentiert die VP eine Umfrage unter 600 Linzern: Immerhin 72 Prozent kennen die Diskussion um die zur Hälfte verrostete Brücke, 42 Prozent sind für einen Abriss und Neubau. Dafür hat sich nun auch die politische Mehrheit im Gemeinderat ausgesprochen.

Die FP stellte gestern, Donnerstag, im Gemeinderat einen Dringlichkeitsantrag zur Eisenbahnbrücke. Darin fordert sie einen Architektenwettbewerb für einen neuen Donauübergang mit traditionellem Erscheinungsbild. Die Grünen setzten mit einem Zusatzantrag eins drauf und forderten einen Wettbewerb, bei dem auch moderne Entwürfe gel-

ten sollen. Beiden Anträgen stimmte die SP zu – damit ist die politische Mehrheit per Beschluss für den Abriss

„Ich appelliere an die ÖBB, dass sie ihrer Verantwortung nachkommen und das Wahrzeichen erhalten.“

VP-Vizebürgermeister Erich Watzl

der Brücke. Das letzte Wort haben ÖBB und Denkmalamt. An sie wird die Stadt nun zwei Resolutionen mit dem Antrag, die Brücke aus dem Denkmalschutz zu entlassen, schicken. Ans Land geht eine Resolution mit der Bitte um Mitfinanzierung.

Nur die VP kämpft weiter für den Erhalt des historischen Bauwerks. „In einer Umfrage meinen 31 Prozent, dass die Brücke bestehen bleiben sollte, 37 Prozent sind teilweise dafür. Das bestätigt uns, dass wir die Bürgermeinung vertreten“, erklärt VP-Vizebürgermeister Erich Watzl.

Bei der Umfrage haben sich außerdem 51% der Linzer für die Sanierung und den Bau einer zweiten Brücke ausgesprochen, hingegen 42% für den Abriss.

Eisenbahnbrücke: ÖVP gegen Abriss von Denkmal

Obwohl sich Mehrheit der Linzer für Sanierung der 112 Jahre alten Brücke ausspricht, beschloss Mehrheit im Gemeinderat gestern Neubau

LINZ — Während sich SPÖ, Grüne und FPÖ auf Basis eines Gutachtens des Stahlbauexperten Prof. Fink gestern im Gemeinderat für einen Abriss der durch Rost schwer in Mitleidenschaft gezogenen Eisenbahnbrücke aussprachen, beharrt die ÖVP auf ihrer Position einer Sanierung des denkmalgeschützten Linzer Wahrzeichens. Stadtparteichef Vbgm. Erich Watzl beruft sich dabei auf eine aktuelle Umfrage des IMAS-Instituts. Demnach sprechen sich 31 Prozent der Bewohner der oö. Landeshauptstadt „voll und ganz“ sowie 37 Prozent „teilweise“ für einen Erhalt der Eisenbahnbrücke samt Errichtung eines zusätzlichen Donauübergangs für den Individualverkehr aus. Ebenfalls für eine Mehrheit von 53

Prozent der Befragten ist die 112 Jahre alte Brücke ein „besonderes Wahrzeichen von Linz“. Keine Rolle spielten bei der Umfrage die laut Fink-Gutachten deutlich höheren Kosten einer Sanierungs-Lösung.

Watzl befürchtet weitere Verzögerung

Laut Watzl sprechen zwei Gründe für die von der ÖVP favorisierte Sanierungs-Lösung. „Zum einen haben Wahrzeichen wie die Linzer Eisenbahnbrücke einen Wert und sind identitätsstiftend. Zum anderen könnten wir mit der Sanierung der Donauüberquerung sofort beginnen, während eine Entscheidung für einen Abriss samt Errichtung einer neuen Brücke eine weitere Verzögerung bringen dürf-

te.“ So sei zunächst eine Entscheidung des Eigentümers ÖBB und anschließend eine Prüfung durch das Bundesdenkmalamt notwendig. Derzeit wird die genaue Lebensdauer der Eisenbahnbrücke noch einer genauen Überprüfung unterzogen.

Die deutlich höheren Kosten für eine Sanierung der Brücke — laut Gutachten zumindest 78 Mio. Euro gegenüber 57 Mio. Euro für Abriss und Neubau — seien ernst zu nehmen. Trotzdem will Watzl im heutigen Verkehrsausschuss die angeführten Kosten beim Gutachter hinterfragen. Nicht nachvollziehbar ist für den Stadtparteiobmann die laut Prof. Fink drei Jahre längere Bauzeit bei einer Sanierung sowie der höhere Erhaltungsaufwand. *hw*

Österreich, 25.5.2012

Das alte Wahrzeichen der Stadt dient als Vorbild für einen modernen Neubau

Der Gemeinderat lässt die Eisenbahnbrücke abreißen

Es ist fix: Die Stadt Linz hat sich für den Abriss der Bahnbrücke entschieden, fordert Denkmalamt und ÖBB auf, den Weg frei zu machen.

Linz. Die Ereignisse um die Eisenbahnbrücke überschlugen sich diese Woche, am Ende steht das Aus für das Linzer Wahrzeichen. SPÖ, Grüne und FPÖ schlossen am Donnerstag im Gemeinderat eine historische Allianz: Die Mandatäre sprachen sich für den Abriss des maroden Stahlbaus und Bau eines neuen Übergangs aus – mit einer Auflage: Die neue dritte Donaubrücke solle vom Vorgänger inspiriert sein. Die ÖVP stimmte grundsätzlich dagegen.

FPÖ-Antrag. Eigentlich stand die Causa nicht auf der Tagesordnung, heute sollte erst in einem Sonderausschuss das Gutachten von Josef Fink (TU Wien) zum Dauerproblem Eisenbahnbrücke diskutiert werden. „Die Schlussfolgerungen Finks sind jedoch zwingend und lassen keine Al-



So könnte die neue Solitärbrücke von Urfahr aus aussehen.

ternative zu“, so FPÖ-Partei-
chef Detlef Wimmer. Deshalb stellte seine Fraktion per Dringlichkeitsantrag die Zukunft der Brücke zur Diskussion.

Marode. Laut Fink sind 50% der Brücke rettungslos marode. Jedoch kreuzen täglich 15.000 Fahrzeuge hier die Donau. Der FPÖ-Antrag stellte den Bau einer

„Solitärbrücke“ zur Abstimmung. Steht diese, werde die alte abgerissen und der Nachfolger an deren Stelle geschoben. Eine Lösung, die um die Hälfte billiger ist, als die Brücke zu sanieren – und drei Jahre schneller. Ein klarer Fall für 40 von 56 Mandatären. Sie fordern zugleich das Denkmalamt auf, den

Schutz der Brücke aufzuheben. Da hier vor allem Pendler fahren, soll das Land die Hälfte der Kosten tragen.

Streitpunkt. Einzig strittig: Die FPÖ will die Eisenbahnbrücke als Motiv in den Neubau einfließen lassen. Die Grünen meinen, „da braucht es keine Retrovorgaben“, fordern einen Architektenwettbewerb.

EISENBAHNBRÜCKE

„Acht Jahre Bauzeit nötig“

LINZ. Die Hälfte der Eisenbahnbrücke ist nicht mehr sanierbar und muss durch Neuteile ersetzt werden. Zu diesem Ergebnis kam das Gutachten des renommierten Brückenbauexperten und Professors der Technischen Universität Wien, Josef Fink - Tips berichtete. Fink sprach sich für einen kompletten Neubau aus. Die Alternative dazu bestünde in der Sanierung der alten Brücke und in einer Errichtung einer daneben liegenden Straßenbrücke. „Diese so genannte Zwei-Brücken-Lösung braucht über acht Jahre Bauzeit, wäre somit erst drei Jahre später fertig als ein kompletter Neubau“, betont auch Verkehrsreferent Klaus Luger (SP).

Auch 2. Bim-Achse verzögert
Lugers Begründung: Mit der Sanierung der alten Brücke könne



So könnte die neue Brücke statt der Eisenbahnbrücke aussehen. Grafik: Stadt Linz

erst gestartet werden, wenn die neue Brücke fertig gestellt ist, um die Donauquerung auch während der Bauzeit zu sichern. Verbunden damit wäre eine dreijährige Verzögerung für die zweite Stra-

ßenbahnachse. „Diese könne nicht vor Ende des Jahres 2020 dem Verkehr zur Verfügung stehen“, so Luger. Am 25. Mai findet ein Sonder-Verkehrsausschuss zur Brückenzukunft statt. ■

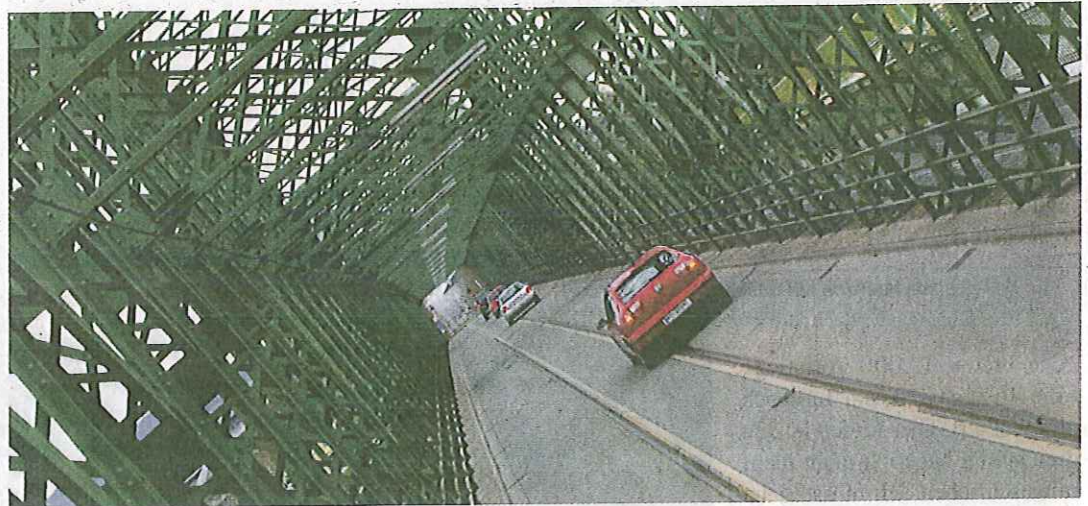
ENTSCHEIDUNG

„Linzer Eisenbahnbrücke wird durch einen Neubau wiederbelebt“

LINZ. Noch bevor die Brückeneigentümer ÖBB die weitere Marschroute präsentierten, legte sich die Stadt Linz im Gemeinderat mit breiter Mehrheit bereits fest: Die marode Eisenbahnbrücke solle einem Brückenneubau weichen, der dem traditionellen Erscheinungsbild baulich nachempfunden wird.

von JÜRGEN AFFENZELLER

In der Gemeinderatssitzung am vergangenen Donnerstag wurden die politischen Weichen für den anzunehmenden Fall gestellt, dass die ÖBB der Stadt Linz bei einer Nichtfortführung der Mühlkreisbahn die baufällige Brücke übergeben wird. Mit Stimmen von SP, FP und den Grünen wurde ein Bekenntnis zu einem Brückenneubau abgelegt, der der traditionellen Eisenbahnbrücke nachempfunden werden soll. „Die Eisenbahnbrücke wird durch einen Neubau wiederbelebt“, drückt es FP-Obmann Detlef Wimmer aus. Auch die Grünen legten sich als letzte



Ein Architektenwettbewerb soll das Erscheinungsbild einer neuen Brücke der Linzer Eisenbahnbrücke angleichen. Foto:vowe

der Stadtparteien deutlich fest: „Die Eisenbahnbrücke kann in ihrer jetzigen Form - wie das Gutachten des Universitätsprofessors Josef Fink zeigte - nicht wie bisher erhalten werden. Eine Sanierung wäre zudem mit weit aus höheren Kosten und längerer Bauzeit verbunden“, betont Verkehrssprecherin Gerda Lenger. Via Architektenwettbewerb soll das Erscheinungsbild der klassischen Eisenbahnbrücke auch im

Neubau erhalten bleiben. „Die weiteren Entscheidungen liegen somit beim Denkmalschutz und der ÖBB“, spielt SP-Verkehrssprecher Klaus Luger den Ball zu den Brückeneigentümern weiter.

„Mehrheit will Sanierung“

Nicht vom Standpunkt, die Eisenbahnbrücke zu sanieren und daneben eine neue zweite Brücke zu errichten, rückt hingegen die VP Linz ab. Stadtparteichef

Erich Watzl fühlt sich dabei auch durch die Ergebnisse einer aktuellen IMAS-Umfrage bestätigt: „51 Prozent der Linzerinnen und Linzer unterstützen laut dieser Umfrage die Position der ÖVP Linz. Nur 42 Prozent der Bevölkerung stehen dagegen auf der Seite von SPÖ, Grünen und FPÖ, sprich Abriss und Neubau“, so Watzl. Die Sanierung eines solchen „Wahrzeichens“ sei die Verpflichtung der Stadt. ■

Eisenbahnbrücke - ein technisches Denkmal

Die derzeit laufende Diskussion um die Linzer Eisenbahnbrücke bewegt mich, der im Großraum aufwuchs, zu diesem Thema Stellung zu beziehen. Nun scheint es wohl sicher, dass die Linzer Stadtverantwortlichen die Beseitigung dieses nicht nur für Linz einzigartigen technischen Denkmals einleiten wollen. Ein Blick in die Vergangenheit städtischer Entscheidungen lehrt, dass man aus früher gemachten Fehlern nichts dazu lernte. Der sozialdemokratischen Mehrheitsfraktion ist scheinbar noch immer nicht bewusst, dass eine Stadt wie Linz sich auch über das kulturelle Erbe identifizieren kann. Aber diese Erkenntnis war ja schon seinerzeit bei der Sprengung der denkmalgeschützten barocken Wollzeugfabrik nicht vorhanden. Die ÖBB als Eigentümer verantwortlich für die Erhaltung ließen die Brücke jahrelang vor sich hinrostern und sind jetzt sicher froh, von der Gemeinde Linz grünes Licht für den Abbruch zu bekommen. Die Damen und Herren des Bundesdenkmalamtes werden sich da wohl auch breitschlagen lassen und dem Abbruch

Wasserversorgung
 Die Wasserversorgung der Stadt Linz ist ein zentraler Bestandteil der städtischen Infrastruktur. Die Linzer Wasserwerke sind für die Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser verantwortlich. Die Wasserversorgung ist ein wichtiger Bestandteil der städtischen Infrastruktur und wird durch die Linzer Wasserwerke sichergestellt.

Lesermeinung
 Ein Blick in die Vergangenheit städtischer Entscheidungen lehrt, dass man aus früher gemachten Fehlern nichts dazu lernte. Der sozialdemokratischen Mehrheitsfraktion ist scheinbar noch immer nicht bewusst, dass eine Stadt wie Linz sich auch über das kulturelle Erbe identifizieren kann. Aber diese Erkenntnis war ja schon seinerzeit bei der Sprengung der denkmalgeschützten barocken Wollzeugfabrik nicht vorhanden.

Ein Blick in die Vergangenheit städtischer Entscheidungen lehrt, dass man aus früher gemachten Fehlern nichts dazu lernte.

Herbert Franz Weinzierl, Wien

fen, aber sorglos der Demolierung eines Kulturdenkmals zusehen. Auf die eher schlichten Argumente des Leserbriefschreibers Günter Beigang möchte ich nur so weit eingehen, dass seine Worte absolute Unwissenheit ausdrücken. Das beginnt schon, wenn er den Brückenfachmann Kargel als „Architekten“ bezeichnet. Brücken werden von Bauingenieuren errichtet und stellen Beispiele der Ingenieurskunst dar. Die Aufrechnung der Brücke gegen Kindergärten und Seniorenzentren erinnert mich an den einstigen FPÖ-Slogan „Kleiner Mann zahlt große Oper“.

Herbert Franz Weinzierl, Wien

„mit großem Bedauern“ zustimmen. Oder wird da vielleicht doch noch die Abteilung für technische Denkmäler in Wien aktiv? Dass die FPÖ sich der ganzen Aktion im Linzer Gemeinderat anschließt, zeigt nur wieder erneut, dass für die „soziale Heimatpartei“ der Heimatbegriff wohl auf Pflege folkloristischer Aktivitäten und ein bisschen Richard Wagner zu beschränken scheint. Da sei der populistische Kampf um die Verhinderung eines neu-

en Linzer Musiktheaters in Erinnerung gerufen. Und die Grünen: Dieser sich so intellektuell gebenden, scheinbar dem Umweltschutz verschriebenen Gruppierung ist wohl nicht bewusst, dass Umwelt sich nicht nur auf reine Luft und eine gepflegte Landschaft zu beschränken hat. Auch Architektur und Ingenieurskunst zählen zur schützen den Umwelt. Die Grünen würden vermutlich für die Rettung eines Kastanienbaumes einer Allee kämp-

zu teuer wird. Seit 1945 hat sich die Zahl der geschützten Objekte vervielfacht und jedes besere Kuhdorf eröffnet heute ein Museum ohne zu fragen, wer das bezahlen soll. Die Diskussion um den Abriss der Linzer Eisenbahnbrücke ist für diese Sehnsucht nach der guten alten Zeit symptomatisch. Da wird eine rostige vernietete Eisenkonstruktion taxfrei zum Wahrzeichen von Linz hochstilisiert und eine skurrile Probenlösung präsentiert, die unpraktisch ist, viele Millionen mehr kostet und frühlich weiter rosten wird. Bei Herrn Dr. Lipp verstehe ich ja den nostalgischen Schluckauf, was aber den Dr. Watzl antreibt, sich für dieses angebliche Wahrzeichen zu zerfransen, das irgendwann einmal doch auf dem Schrottplatz landen wird, ist mir schleierhaft. Liegt etwa die Zukunft der ÖVP in der Vergangenheit? Was mich betrifft, genügt mir der Pöstlingberg als Wahrzeichen von Linz als einer Stadt, die blüht und gedeiht und sich nicht vom Denkmalschutz zum Museum machen lässt.

Dr. Gerhard Forsthuber, per E-Mail

Leserbriefe **DAS DENKEN SIE DARÜBER**

Linzer Eisenbahnbrücke: „Ein Neubau ist die sinnvollste Lösung“

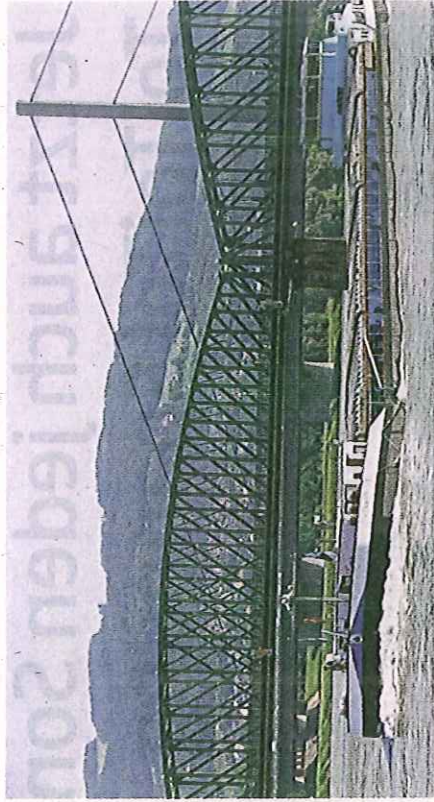
Betrifft: Eisenbahnbrücke
In Gesprächen habe ich erfahren, dass viele Maßnahmen längst notwendige Baumaßnahmen, die Verkehrrsituation betreffend, herbeizuhelfen. Erwähnt seien hier nur der Bau des Westringes, Ausbau der Nebenbrücke, Neubau (Sanierung) der Eisenbahnbrücke etc. Viele wertvolle Jahre sind vergangen, ohne dass die Stadt Linz ein Gesamtverkehrskonzept auf die Beine gestellt hätte. Dass es auch anders geht, hat der Bau der Einhausung Bindermichi gezeigt. Trotz vieler Befürchtungen wurden die richtigen Entscheidungen rasch und unbürokratisch getroffen und das Bauvorhaben fertiggestellt! Die Linzer Eisenbahnbrücke ist dem Gutachten von Herrn Prof. Fink zufolge in einem derart desolaten Zustand, dass eine weitere Benützung nur mehr kurze Zeit möglich ist. Wer würde die Verantwortung tragen, wenn etwas passieren sollte? Zur

Erinnerung: Am 1. August 1976 kam es zum „unvorhersehbaren“ Einsturz der Wiener Reichsbrücke. Die Vorgaben des Gutachters stellen eine klare Präferenz für einen Neubau dar. Ein Neubau, ähnlich der jetzigen Brücke, ist die sinnvollste, kostengünstigste und auch eine schöne Lösung. Der Denkmalschutz sollte auch kein Hindernis darstellen. Kaum ein Mensch wird verrosteten Eisenteilen oder irreparablen Pfeilern nachtrauern. Zur Erinnerung kann man einen der Fachwerkträger entlang der Donau aufstellen mit geschichtlichen Erklärungen. Nebenbei sei erwähnt, dass die Brücke durch die Umstrukturierung der ÖBB im Jahr 1994 den Denkmalschutz verlor. Erst im Jahr 2002 wurde das Denkmalsamt seitens der ÖBB darauf aufmerksam gemacht (Quelle Wikipedia).
Meine Bitte an die zuständigen Damen und Herren aus der Politik, der ÖBB und dem Bundesdenkmalsamt:

Das fertige Projekt mit sofortigem Baubeginn in die Tat umsetzen.
■ **Guido Skotton**, Linz

In den ÖÖN wird in Bezug auf die Eisenbahnbrücke Vizebürgermeister Klaus Luger zitiert. Er meint zum Vorschlag der Zwei-Brücken-Lösung: „Damit riskiert man bewusst drohende Probleme für den öffentlichen Verkehr.“ Die Linzer Verantwortlichen, unter anderem auch Herr Luger, haben eine vernünftige Lösung des seit vielen, vielen Jahren bekannten Problems verschlafen und damit hat auch er „ein drohendes Problem für den öffentlichen Verkehr riskiert“. In der Politik zeigt man halt gerne mit dem Finger auf die anderen, wenn's eng wird.
■ **Erich Meyer**, Linz

Danke an die vernünftige Mehrheit des Linzer Stadtparlaments! Sie hat erkannt, worum es geht: um Wege in die Arbeit, die Strecke zum Ein-



Die Linzer Eisenbahnbrücke muss saniert oder neu gebaut werden. Foto: Steindl

kaufen, zur Ausbildung, in die Freizeit, usw. Es geht in keinem Fall um ein befahrbares Freilichtmuseum. Daher: Dem Irrsinn der ÖVP widersprechen und die Propaganda irgendetwelcher Brückenbauexperten entlarven! Sparen wir unser Geld für wichtigere Sachen wie Schulen, Kindergärten oder den Ausbau des öffentlichen Verkehrs!
■ **Rudolf Grohmann**, per E-Mail

Hundstrümmel!

Betrifft: Artikel „Überall Hundstrümmel! Wie kann man Tierhalter zum Aufheben erziehen?“
Für bald 5000 Hunde wird in Linz zirka 50 Euro im Jahr Hundesteuer gezahlt. Wofür wird das Geld ver-

wendet? Eine Offenlegung des Kontos würde zur Klärung führen! Könnte man nicht einen Putztrupp zum Gehsteigreinen schicken? Falsch ist es, die Sackerispender zu entfernen. Alles braucht seine Anlaufzeit! Wir haben hier in Ischl wesentlich mehr aufgestellt und im Raum Kurpark-Esplanade-Pfarrgasse klappert es sehr gut! Im Übrigen sind mir die Wörter „Tierhalter“, „aufheben“ und „erziehen“ ziemlich in die falsche Kehle gekommen! Heute kann man nicht einmal mehr Jugendliche erziehen. Vernünftig aufklären, diskutieren und über die Hundesteuer aufklären, das ist es!
■ **Gerhild Salfer**, Bad Ischl

Stadtdirektorin Ursula, 57, 1.6. Juli 2012

Radwegverbindung wieder geöffnet



Foto: Hamedinger

Radfahrern steht wieder der Radweg über die Eisenbahnbrücke zur Verfügung. „Damit ist eine der wichtigsten Linzer Radwegverbindungen wieder geöffnet und die Radfahrer können wieder sicher die Brücke überqueren“, freut sich der Linzer Vizebürgermeister Klaus Luger über den vorzeitigen Abschluss der Arbeiten. Der Radweg war seit 2. Mai für notwendige Sanierungsarbeiten gesperrt.

cke überqueren“, freut sich der Linzer Vizebürgermeister Klaus Luger über den vorzeitigen Abschluss der Arbeiten. Der Radweg war seit 2. Mai für notwendige Sanierungsarbeiten gesperrt.



Besuchen Sie die Brücke, solange sie noch steht! Dieses Foto sollte man auch für die Enkerl aufheben: „Schau, so schön war damals Linz ...“ Foto: Röbl

Linz im Bann von Brücke und Swap

Die Linzer Politik bleibt im Bann von Eisenbahnbrücke und Swap-Affäre. Gewinner SPÖ-Vizebürgermeister Klaus Luger nutzte beides, um sich als Bürgermeister-Kandidat zu profilieren. Die ÖVP Linz hingegen leidet am Cassandra-Schicksal: Die Mächtigen in der Stadt Troja ignorierten damals ihre Bedenken. Das Drama scheint sich zu wiederholen ...

Eine Analyse von Herbert Schicho

... allerdings in einer Variation: Cassandra soll nun auch gleich die Schuld für die Misere übernehmen. Egal ob Eisenbahnbrücke oder Swap: In beiden Fällen hat die ÖVP Linz jahrelang vergeblich versucht, ein Problembewusstsein zu schaffen. Jahrelang wurde gewarnt, Anträge prallten an der alleinregierenden SPÖ ab, die Öffentlichkeit wurde schlecht oder gar nicht informiert. Und nun, wo es kaum mehr Handlungsspielraum gibt, nimmt die SPÖ die anderen Fraktionen in Geiselhaft. Wer nicht mitmacht, macht sich schuldig, wird zur „Nein-Sager-Partei“ degradiert.

Beim Swap hat der Stadtsenat also beschlossen, dass eine Mediation „sondiert“ werden soll. Das heißt, man stellt die Weichen auf Vergleich. Ein Vergleich bedeutet aber nicht nur, dass der Steuerzahler

zahlen muss — wie viel genau ist dann Verhandlungsgeschick. Es bedeutet auch, dass hinter verschlossenen Türen ein Kompromiss ausgemauschelt werden könnte, der auf der einen Seite die finanziellen Bedürfnisse der Bank befriedigt und auf der anderen Seite die politische Verantwortlichkeit nicht öffentlich macht. Auf der Strecke bleibt der Steuerzahler. Er muss blechen und erfährt nicht einmal warum!

Wenn das Geschäft nichtig ist und die Stadt Linz reingelegt wurde, dann muss solange prozessiert werden, bis man auch die bereits überwiesenen Millionen wieder zurück hat. Hier gibt es wenig Verhandlungsspielraum für einen außergerichtlichen Vergleich. Nur wenn man sich nicht so sicher ist, dass SPÖ-Finanzstadtrat Johann Mayr und sein damaliger Finanzdirektor keine Mitschuld an der Misere haben, macht eine Mediation Sinn. Eines ist aber si-

cher: Vizebürgermeister Klaus Luger ist einen parteiinternen Rivalen auf das Bürgermeisteramt los.

Brückenlösung erstickt in den Möglichkeiten

Noch komplizierter stellt sich die Lage bei der Eisenbahnbrücke dar. Jahrelang spielte diese Brücke in verschiedensten städtebaulichen und Infrastruktur-Projekten eine wichtige Rolle. So wie die gesamte Mühlkreisbahn — die Eisenbahnbrücke ist Teil des Verbindungsgleises zur Westbahn — litt auch die Brücke darunter, dass immer wieder neue Pläne — City-S-Bahn, Regioliner, zweite Straßenbahnachse, ... — gemacht wurden und man deshalb nur wenig in den Bestand investieren wollte. So wurde die Brücke zum Spielball zwischen Verkehrsabteilung des Landes, der Stadt Linz und der ÖBB, Motto: Wer zuerst entscheidet, zahlt! Detail am

Rande: Alle drei Player werden seit Jahren politisch von der SPÖ dominiert.

Die Fronten sind seit Jahren unverändert: Eigentümer ÖBB braucht schon derzeit die Brücke kaum und wäre am liebsten die ganze Mühlkreisbahn los. Die Stadt Linz will einerseits für die Bim und andererseits auch für den Individualverkehr eine zweite Donauquerung neben der Nibelungenbrücke. Und das Land will für die Mühlviertler Pendler eine attraktivere Umsteigemöglichkeit auf den öffentlichen Verkehr anbieten. Das Patt dürfte durch den Rost der Eisenbahnbrücke beendet sein — und vermutlich auch das Ende eines Industriedenkmals bedeuten. Man darf der Brücke durchaus eine Träne nachweinen: Jahrelang wurde geredet, wie eine heiße Kartoffel wurde die Verantwortung hin und hergeschoben.

Luger konnte die Gunst der Stunde nutzen: Als Verkehrsreferent kann er sich nun als Retter präsentieren und auch als Nachfolger von Langzeitbürgermeister Franz Dobusch (61) profilieren. Übrigens: Ab September 2013 kann der Gemeinderat den Bürgermeister wählen.

Provenienz, 15.6.2012

ÖBB planen Antrag auf Aufhebung des

Die Eisenbahnbrücke endgültigen Aus nun

Nun ist es fix: Auch die ÖBB haben die Linzer Eisenbahnbrücke aufgegeben. Noch im Juni soll es den Antrag auf Aufhebung des Denkmalschutzes für die Rostbrücke geben. Damit liegt der Ball beim Bundesdenkmalamt, und eine endgültige Entscheidung rückt näher. SP, FP und Grüne loben den Fortschritt, die VP tobt.

Die ÖBB haben lange gezögert, nun ist die Katze aus dem Sack: Geht es nach den Bundesbahnen, ist die Eisenbahnbrücke bald Geschichte, der Platz soll für eine neue freigeräumt wer-

den. Auf Anfrage der „Krone“ bestätigten die ÖBB gestern, „dass sich der Antrag auf Aufhebung des Denkmalschutzes gemäß § 5 des Denkmalschutzgesetzes in Bearbeitung befindet“.

Damit ist der vorletzte Schritt zu einer Entscheidung getan. Nach dem mehrheitlichen Gemeinderatsbeschluss vom Mai beugen sich die ÖBB damit dem Wunsch der Stadt, die der Brücke – auf der Grundlage von Gutachten – möglichst

„Die Lage ist ernst. Gut, dass sich die ÖBB endlich entschieden haben. Es fehlt nun der letzte Schritt.“

Detlef Wimmer, FP-Stadtrat

Denkmalschutzes

rückt dem noch näher



rasch den Todesstoß versetzen möchte und einen Neubau anstrebt. Für die Linzer VP ändert die jüngste Entscheidung nichts: „Ich bedaure es, dass die ÖBB ihrer Verantwortung nicht gerecht werden“, sagt VP-Stadtvize Erich Watzl.

Doch was passiert, wenn der Antrag offiziell eingereicht ist? „Dann ist der Denkmalbeirat damit zu befassen“, sagt Richard Wittaseck vom Bundesdenkmalamt. Und dieser Beirat entscheidet auf Grundlage der Gutachten – allerdings frühestens im Herbst...

Kronenseitig. o.Ö., 521, 19.6.2012

Ob der Enns

Das Schicksal der Linzer Eisenbahnbrücke - langsamer Verfall bis zum nun drohenden Abriss - führt eindrucksvoll vor Augen, was passieren kann, wenn

schen Bund, Land und ÖBB noch mehrere Jahre ungeklärt sein wird, anders sein? Irgendwann werden die Schienenwege - mangels ausreichender Investitionen

Schienenwege in die Sackgasse?

mehrere Köche am Herd stehen und bloß den Topf hin und her schieben.

Irgendwann brennt's an - und warum sollte das bei den Regionalbahnen, deren Schicksal im Tauziehen zwi-

- zur Sackgasse für die Bahnen. Weshalb man sie dann, am Ende einer selbsterfüllten Prophezeiung, doch zusperren wird, zumindest teilweise. Ein Wunder, wenn's anders käme. pö

Bars, Spielplätze und Ruheliegen auf dem Donauübergang • Linzer Architektenduo hat eine besondere Idee geboren

Grünoase statt Verkehr auf der Eisenbahnbrücke

Kein Abriss, sondern eine verwachsene Eisenbahnbrücke für Fußgänger und Radler: Das Linzer Architektenduo bau bar7 lässt mit einer besonderen Idee aufhorchen. Es bietet für „die wunderschöne Brücke“ kein Verkehrskonzept, sondern eine Nutzung als Erholungsmeile nach Vorbild der „High Line“ in New York.

Die Idee klingt verlockend: Keine 16.000 Autos täglich, stattdessen verwandten Betreten des Donauübergangs taucht man in eine andere Welt ein, fern vom Verkehr und Stress der Stadt. Liegen aus Lärchenholz laden zum Verweilen ein, auf einem Boccia-Platz spielen einige Männer das beliebte Spiel. In der Bar neben dem Spielplatz genießt man den

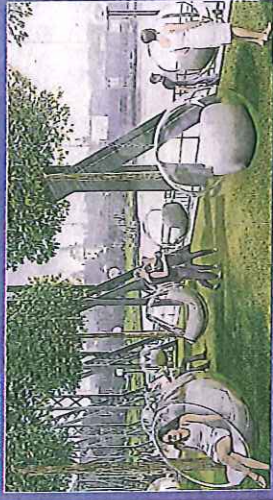
VON ELISABETH STEPHAN



Eine eingebaute Holzterrasse führt zum neuen Höhenrutsch



Durch Bars erleben umliegende Viertel einen Aufschwung



In gemütlichen Bubble-Sitzen die Ruhe am Wasser erleben

Bei der Eisenbahnbrücke haben Bauer und Hamburger an der Umsetzung getüftelt. „Es ist möglich! Auch wenn das Tragwerk verrostet ist, mit einem leichten Aufbau und ohne Verkehrslasten kann die Brücke noch lange bestehen“, erklärt Bauer ihr Projekt. Das verlockend ist – und auch fast zu schön, um wahr zu werden ...

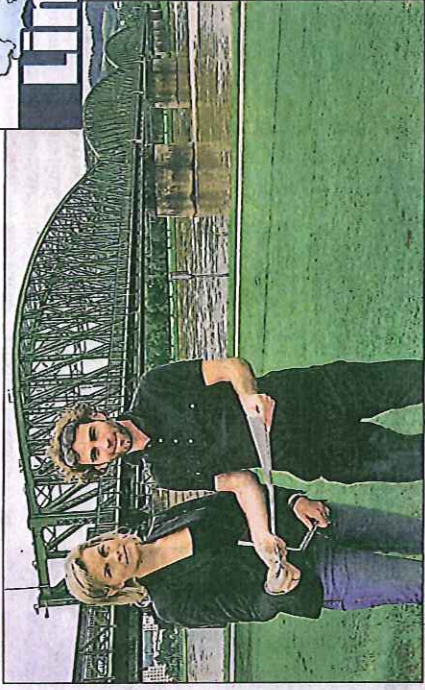


Foto: Hans Finkler



LINZ

Das Architektenduo bau_bar7, Eva-Maria Bauer und Gerhard Hamburger, hat zahlreiche Arbeitsstunden in das kreative Konzept für die Brücke gesteckt.

Näher zur Donau! Oder: „Wir müssen die Donau mehr in die Stadt holen.“ Viele Schlagworte hören wir seit Jahren. Ja, dieser wunderbare Strom, der – eine ganz seltsame Situation – ja fast mitten durch unsere Stadt fließt, und sein Umfeld werden noch viel zu wenig genutzt. Wird die bemerkenswerte Eisenbahnbrücke durch einen Neubau ersetzt und fällt der

Mehr Leben über der Donau

doppelt entgegen. Mehr Leben nicht nur an, sondern auch über der Donau – samt Rettung der Eisenbahnbrücke. Für die Verwirklichung dieser faszinierenden Idee müssten alle eintreten! her-

Spitzhacke zum Opfer – dann wird der Donauraum nicht auf, sondern abgewertet. Das „Flying Gardens“-Projekt zweier ambitionierter Linzer Architekten wirkt dem

Kronenzeitg. Linz extra, 525, 28.6.2012

Die Sanierungen dauerten ganze neun Monate:

Endlich ist der Radweg auf der Eisenbahnbrücke offen

Aus der
Stadt

Vor neun Monaten musste der Gehweg auf der Eisenbahnbrücke von einem Tag auf den anderen gesperrt werden – er war so rostig, dass eine gefahrlose Benutzung nicht mehr sichergestellt werden konnte.

Nach einer langwierigen Sanierung wurde ab Mai auch der Radweg gesperrt und ebenfalls hergerichtet. Zum Ärger vieler Radler, die mit den Autos die schmale Straße auf der Brücke nutzen mussten. Nun sind endlich alle Arbeiten abgeschlossen: Heute um 14 Uhr wird der Radweg geöffnet.

Doch für die marode Eisenbahnbrücke steht schon wieder eine Sperre bevor. Im kommenden August müssen an einigen Tagen dringende Asphaltierungsarbeiten durchgeführt werden.

Fotogalerie Ursulinenhof (19 Uhr)

Anzeige

Offener Brief DAS DENKEN SIE DARÜBER

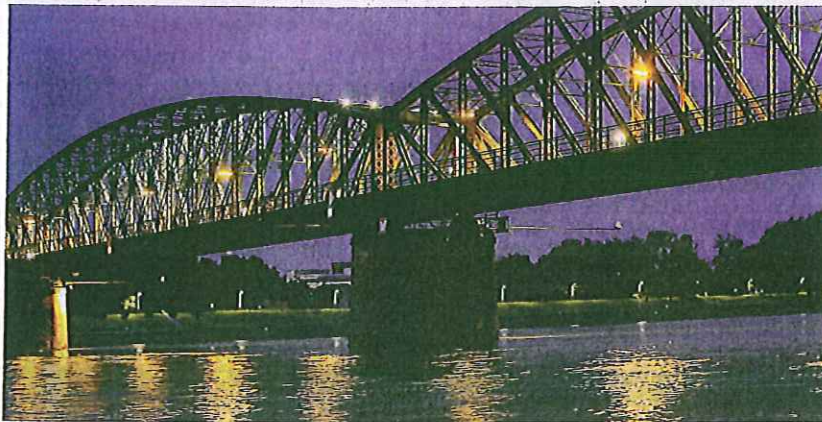
„Sanierung des Linz-Denkmal ist Verpflichtung und Gebot“

Betrifft: Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke

Der Verein Denkmalpflege Oberösterreich beschloss auf seiner Generalversammlung den nachstehenden Appell zum Erhalt der Linzer Eisenbahnbrücke.

In einer Stadt, die einerseits als Stadt der Stahlindustrie einen weltweit guten Ruf genießt, und andererseits mit großer Vehemenz auch Kulturstadt ist und sein will, ist schon allein die Diskussion, ob ein so bedeutendes Denkmal wie die Eisenbahnbrücke abgerissen werden soll, nicht verständlich. Die Erfahrungen mit der gesprengten Wollzeugfabrik sollten Mahnung genug sein! Mit der gegenwärtigen Argumentation könnte man letztlich wohl jedes Zeugnis unserer Kultur beseitigen.

Es ist unserer Meinung nach untragbar, einen so wichtigen Zeitzeugen der österreichischen Industriegeschichte rein aus wirtschaftlichen und funktionellen Überlegungen zu liquidieren. Es kann doch nicht sein, dass die Ingenieurskunst des 21. Jahrhunderts nicht fähig ist, dieses Monument der Ingenieurskunst des 19. Jahrhunderts zu reparieren. Auch Otto Wagners Wiener Stadtbahn stand in den 1980er Jahren auf dem Prüfstand. Warum war es dort möglich, dass sich alle betroffenen Behörden zur Entwicklung einer sanften Sanierung mit notwendigen technischen Ergänzungen verständigten? War es im 19. Jahrhundert vorwiegend missverständlicher Fortschrittsglaube, der in den Städten zum Verlust unersetzlicher, vor allem mittelalterlicher Bausubstanz wie Stadttore und Befestigungen führte, so stand in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Ideologie der autofreundlichen Stadt Pate für weitere



112 Jahre alt ist die Linzer Eisenbahnbrücke. Wenn es nach ÖBB, SP, FP und Grünen geht, wird sie abgerissen. Foto: Weinhöf

Zerstörungen. Aus diesen Fehlern hat man – spät aber doch – gelernt und mit Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Zonen und Umfahrungen Alternativen geschaffen, die den Erhalt unseres baulichen Kulturerbes zu Gute kamen. Nun darf man doch nicht in alte und schon überwunden geglaubte Vorstellungen zurückfallen.

Wir finden es armselig, die Erhaltung dieses wichtigen technischen Denkmals einzig und allein von wirtschaftlichen Kriterien abhängig zu machen, stellen aber zu diesem Kriterium folgende Fragen:

1. Welche Kosten entstehen durch den Abbruch der Brücke, der beiden Vorlandbrücken, Brückenpfeiler einschließlich Entsorgung und Vorbereitung des Geländes bis zur Planung für die Errichtung einer neuen Brücke?

2. Welche Kosten sind für den Bau einer neuen Brücke, einschließlich Vorlandbrücken, Straßen und Geleiseanbindung errechnet, auf der eine zweigleisige Trasse für die

„Es ist unserer Meinung nach untragbar, einen so wichtigen Zeitzeugen der österreichischen Industriegeschichte rein aus wirtschaftlichen und funktionellen Überlegungen zu liquidieren.“

■ Generalversammlung des Vereins Denkmalpflege Oberösterreich

Straßenbahn, mindestens zwei Fahrspuren für den Individualverkehr, zwei Fahrspuren für den Radverkehr und zwei Gehsteige vorgeesehen sind?

3. Warum müssen bei einer Reparatur der Brücke die beiden Pfeiler um mindestens 80 Zentimeter erhöht werden und damit die gesamte Brücke gehoben werden? Die Erhöhung bedeutet einen riesigen finanziellen Aufwand und arbeitet gegen den Denkmalschutz.

4. Warum kann die Reparatur der Brücke nicht im Bestand erfolgen? Der Abbau und die Wiederrichtung verursacht einen riesigen finanziellen Aufwand und arbeitet gegen den Denkmalschutz.

5. Warum muss bei der Erhaltung der Brücke und Nutzung als Fußgänger- und Radfahrerbrücke mit Straßenbahntrasse der Betrieb zweigleisig geführt werden? Der dadurch notwendige Umbau und die Verbreiterung auf der gesamten bestehenden Brückenlänge erzwingt eine wesentliche Erhöhung der Kosten und arbeitet gegen den Denkmalschutz (eingleisige Strecken funktionieren im derzeitigen Straßennetz).

6. Warum zeigen Waagner-Biro, die Stahlstadt Linz, voest, ÖBB und das Land Oberösterreich kein Interesse an der Reparatur? Waagner-Biro als genialer Errichter, Linz als wirtschaftlicher Nutznießer der Eisenin-

dustrie, voest als Technologieentwickler der Zukunft, ÖBB und das Land Oberösterreich als Garanten der Infrastruktur.

7. Welche Kosten sind für einen international auszuschreibenden Wettbewerb für die Errichtung einer neuen Brücke vorgesehen? Es ist davon auszugehen, dass auch bei einem Brückenbau ein Wettbewerb seitens der Interessenvertreter verlangt wird.

8. Welche Planungs-, Ausschreibungs- und Vergabekosten sind für den Neubau der Brücke vorgesehen?

9. Sind bei der Kostenberechnung die volkswirtschaftlichen Kriterien der mindestens siebenfachen Arbeitsstunden im Vergleich Restaurierung/Neubau und den damit sofort in öffentliche Kassen zurückfließenden Lohnnebenkosten und Arbeitsmarkimpulse eingerechnet worden?

Die Eisenbahnbrücke, ob ihrer Konstruktion quasi ein liegender Eiffelturm, ist ein herausragendes Linz-Denkmal und wichtiger Teil der Oberösterreichischen Verkehrs- und Industriegeschichte. Eine Sanierung und eine sinnvolle Integration ins Linzer Straßen- und Wegenetz – etwa als Fußgänger-, Radfahrer- und/oder allenfalls wechselseitig als Einbahn geführte Straßenbahnbrücke ist daher Verpflichtung und Gebot. Nachdenken über Um- oder Unterführungen der notwendigen und von dieser Brücke nicht bewältigbaren Verkehrsflüssen muss erlaubt sein. Wir bitten für Linz und Oberösterreich, jenseits von Kompetenzen und Scheinargumenten, im Rahmen deiner Möglichkeit an der Erhaltung der Brücke mitzuwirken.

■ Dr. Georg Spiegelfeld, Präsident des Vereins Denkmalpflege Oberösterreich

Baustellen bringen Lenker zum Schwitzen • Eisenbahnbrücke

Der Stausommer bremst

Wie jedes Jahr schießen auch heuer wieder mit dem Ferienbeginn die Baustellen wie die Schwammerln aus dem Boden. Viele Autofahrer müssen sich schon jetzt auf Staus im ganzen Stadtgebiet gefasst machen. Für viel Ärger wird vor allem die erneute fünfzügige Totalsperrung der Eisenbahnbrücke Anfang September sorgen.

Jahrzehntlang von den dicht gemacht. Dabei können ÖBB schlecht gepflegt, machen die Eisenbahnbrücke bei den letzten Sperrungen in Linz immer mehr Probleme. Doch bei der geplanten Sperrung im September werden ausnahmsweise nicht Rostlöcher gekittet, sondern die Fahrbahn muss neu asphaltiert werden. Dafür wird die Brücke gleich für fünf Tage von 3. bis 7. September – sie wird verbreitert. „Für

die Dauer des Baus werden wir voraussichtlich die Eisenbahn in der Rathausgasse umkehren, damit die Autos vom Hauptplatz wegfahren können“, erklärt SP-Verkehrsratsrat Klaus Luger.

Weitere Großbaustellen in ganz Linz, wie in der Freistädter Straße, der Hummer Straße, werden die Linzer StraÙen, werden die Linzer hinterm Steuer ordentlich zum Schwitzen bringen – siehe auch Grafik. „Ich hoffe, dass sich die Staus in Richtung Donau halten. Zumindest fallen die Behinderungen beim A 7-Knoten Salzburg

1 Wiener Straße: Totalsperrung zwischen Salzburger Straße und Denkstraße – 31. Juli bis 7. August

2 Wiener Straße: Dreilägige Teilsperrung zwischen A7 und Bulgarplatz – im Juli oder August

3 Freistädter Straße: Halbseitige Sperrung vom Umspannwerk Dornach bis Pulvermühlstraße - August

4 Südliche Landstraße: Umgestaltung zwischen Musiktheater und Blumendstraße – April bis November

5 Industriezeile: Baustelle zwischen Prinz-Eugen-Straße und Hagenaueweg – 4 Wochen ab Mitte Juli

6 Hauptplatz: Sperrung der Ausfahrt Richtung Donau – 23. Juli bis 10. August

7 Humboldtstraße: Fahrbahnanierungen zwischen Johann-Konrad-Vogel-Straße und Bürgerstraße – 9. Juli bis 27. Juli

8 Eisenbahnbrücke: Totalsperrung wegen Asphaltierungsarbeiten – 3. bis 7. September

9 Oberhalbinger Straße: Totalsperrung wegen Fahrbahnanierungen – eine Woche im Zeitraum Juli/August

ist auch wieder dicht

Linz aus



StraÙe weg“, meint Luger. Dafür beginnen aber einige Kilometer weiter auf der Stadtautobahn bei der Voest-Auffahrt Richtung Prag am Montag die Arbeiten. Hier muss die Asfinag einen Fahrbahnübergang erneuern und dazu die zwei Fahrstreifen verengen. Erst Ende August gilt daher auf der A 7 wieder freie Fahrt.



Kräftige Arme brauchten Max, Paul und Julian (v. l.) gestern beim Rudern auf der Donau. Den außergewöhnlichen Ausflug auf dem Wasser ermöglichte das Linzer Kinder- und Jugendbüro der Stadt Linz. Bei einigen Sommerveranstaltungen gibt es noch Restplätze. Zum Beispiel für „Swin Golf“ (18. Juli) oder „Wir entdecken unsere Stadt“ (23. - 27. Juli). Alle Infos zu Restplätzen unter ☎ 0732/70702862.

Donau
13.7.2012

Kronenzeitung
13.7.2012

Denkmalamt bestimmt die Zukunft des

Stadt will keine

Für viele Linzer ist die Eisenbahnbrücke ein Wahrzeichen und gehört zur Donau dazu. Dass ein baldiger Abriss durch die Stadt und die ÖBB droht, wollen die meisten nicht wahrhaben. Noch ist der Abbruch nicht fix, die Letztentscheidung hat das Denkmalamt. Und bis dahin wird auch noch einige Zeit verstreichen...

Allzu eilig dürften es die ÖBB mit der Entscheidung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke nicht haben. Denn obwohl sie Mitte Juni verkündet haben, den Antrag auf Aufhebung des Denkmalschutzes zu stellen, hat das Denkmalamt das Schreiben erst am 13. Juli erhalten. "Wie die endgültige Entscheidung ausgehen wird, ist offen", sagt Richard Wittasek vom Bundesdenkmalamt. Fix ist, dass noch einige Zeit vergehen wird, bis die Stadt und Bewohner über die Zukunft der Brücke Gewissheit haben. Denn ab Herbst prüft der Denkmalbeirat einen möglichen Abriss des Donauübergangs und spricht eine Empfehlung aus. Auf Grund aller Unterlagen und Gutachten trifft das Präsidium die endgültige Entscheidung.

Neben einem Abriss oder

ooe.regional@kronenzeitung.at

9 Eine Neunutzung und Begrünung klingt sehr schön. Die offene Frage ist aber meist die Finanzierung.

Richard Wittasek, Denkmalamt

Donauübergang - 2.8.2012

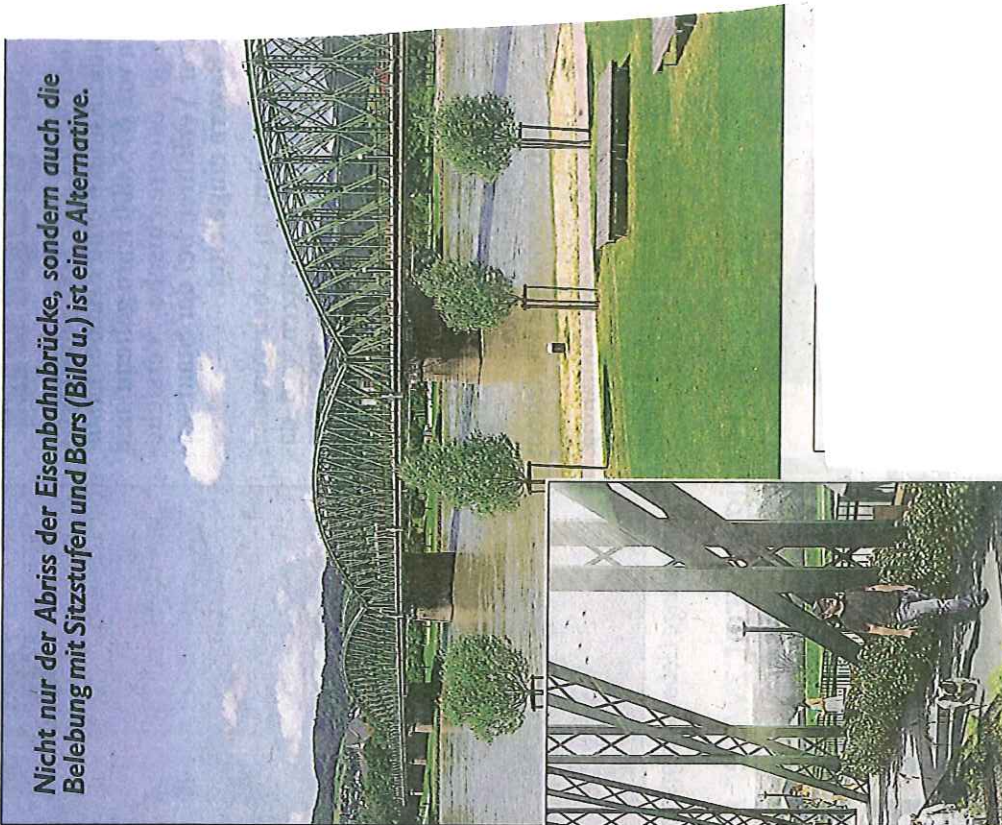
LINZ EXTRA

historischen Übergangs • Alternative ist die Begrünung des Baus

„grüne“ Eisenbahnbrücke

Architektenduos bau bar7 im Raum. Dabei soll – wie berichtet – die Brücke begrünt und belebt werden. „Unser Vorschlag wäre eine Riesenchance für Linz. Die Brücke ist ein markantes Bauwerk für die Stahlstadt“, meint Architekt Gerhard Hamberger. Dennoch besteht von der Stadt kein Interesse – nicht einmal ein Gespräch hat stattgefunden. Dafür haben die Architekten von Bewohnern positive Rückmeldungen bekommen – und haben die Facebook-Gruppe www.facebook.com/flyinggardens gegründet.

Nicht nur der Abriss der Eisenbahnbrücke, sondern auch die Belebung mit Sitzstufen und Bars (Bild u.) ist eine Alternative.



Fotos: Eva-Maria Bauer, Martin Parzer

Eisenbahnbrücke: Entscheidung bis Jahresende

Weitere Benutzbarkeit nach wie vor unklar - Denkmalschützer überprüfen die Kostenangaben für eine Erhaltung

Von Erhard Gstöttner

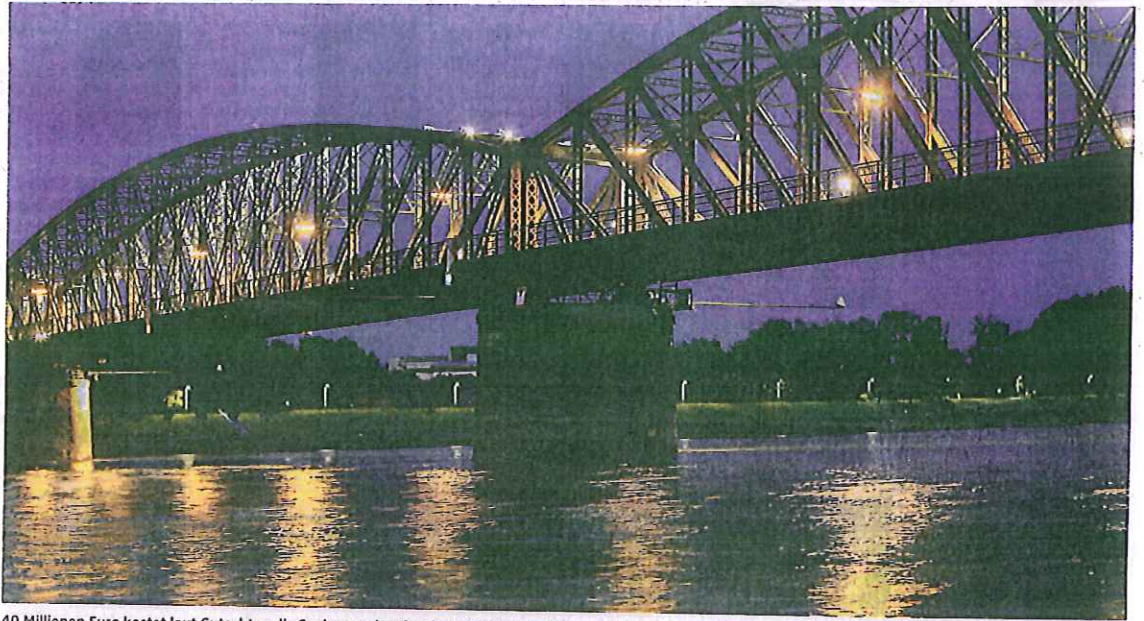
LINZ. Wie lange darf die 112 Jahre alte und denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke noch benutzt werden? Nur noch bis Ende 2012, so steht es in einem Ende 2009 erschienenen Gutachten des Wiener Universitätsprofessors Josef Fink. In den nächsten Wochen erscheint ein neues Gutachten von Fink, in dem er erläutert, welche Maßnahmen nötig sind, damit die Brücke noch länger benutzbar bleibt.

Geht es nach dem Brücken-Eigentümer ÖBB und den Linzer Gemeinderatsfraktionen von SP, FP und Grünen, dann soll die Brücke abgerissen werden. Die Bundesbahnen haben kürzlich beim Bundesdenkmalamt den Antrag gestellt, den Denkmalschutz aufzuheben, damit die Brücke abgerissen werden kann.

Die Denkmalschützer wollen noch heuer entscheiden. „Die Prüfung ist keine einfache Sache. Um zu klären, ob die Brücke aus dem Denkmalschutz entlassen und abgerissen werden kann, müsste auch der Denkmalbeirat eingeschaltet werden“, sagt Barbara Neubauer, die Präsidentin des Bundesdenkmalamtes, im Gespräch mit den ÖÖNachrichten.

Stimmen die Kostenangaben?

Prüfen müssen die Denkmalexper-ten auch die Kostenangaben. Zu klären ist, ob die Kosten für Instandsetzung und Erhaltung „im zumutbaren Rahmen“ liegen. Überprüfen müssen die Denkmalschützer aber auch die übermittelten Kostenangaben. „Wir müssen klären, ob diese Angaben nachvollziehbar sind“, sagt Denkmalschutz-Chefin Neubauer.



40 Millionen Euro kostet laut Gutachten die Sanierung der Eisenbahnbrücke. Die VP bezweifelt das. Das Denkmalamt muss die Angaben überprüfen. (Weibold (3), APA)

Die Kosten für die Sanierung der bestehenden Brücke betragen laut einem offiziellen Gutachten 40 Millionen Euro. Dazu kämen 57 Millionen Euro für die Erhaltung der alten und den Bau einer zusätzlichen Brücke. Der Abriss der alten und der Bau einer neuen Brücke würde 57 Millionen kosten, so das Gutachten. Der Linzer Vizebürgermeister Erich Watzl (VP), der für die Erhaltung der Brücke ist, bezweifelt diese Kostenangaben: „Es gibt den Verdacht, dass die Kosten so berechnet wurden, dass die Erhaltung möglichst teuer und eine neue Brücke möglichst günstig kommt.“

„Ein Gutachten wird klären, welche Maßnahmen nötig sind, um die Benutzbarkeit der Linzer Eisenbahnbrücke zu verlängern. Dieses Gutachten soll Ende des Sommers vorliegen.“



Klaus Luger, Vizebürgermeister (SP) von Linz

„Wir müssen auch klären, ob die Angaben über die Kosten für die Erhaltung der denkmalgeschützten Brücke nachvollziehbar sind. Wir werden voraussichtlich noch heuer entscheiden.“



Barbara Neubauer, Präsidentin des Denkmalamtes

„Es gibt den Verdacht, dass die Kosten so berechnet wurden, dass die Erhaltung der Eisenbahnbrücke möglichst teuer und eine neue Brücke möglichst günstig kommt.“



Erich Watzl, Vizebürgermeister (VP) von Linz

Land zahlt nichts für Eisenbahnbrücke

Baudirektor: Keine überregionale Bedeutung – Grüne: Abenteuerliche Aussage

LINZ. Geld vom Land für eine neue Brücke am Ort der Eisenbahnbrücke möchte die Mehrheit des Linzer Gemeinderates. Doch das wird es (zumindest vorerst) nicht geben. Das teilte Landesbaudirektor Konrad Tinkler dem Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP) in einem Schreiben mit.

Besonders erbost sind Linzer Politiker über die Formulierung des

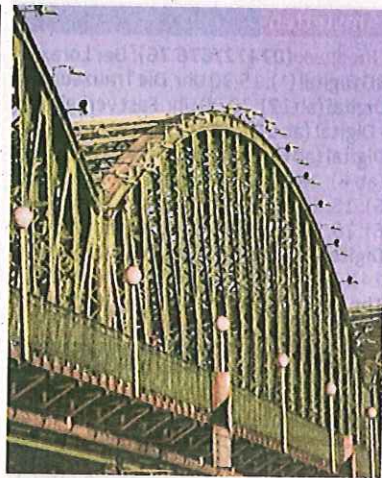
Landesbaudirektors, dass die Eisenbahnbrücke keine überregionale Bedeutung habe. „Die Eisenbahnbrücke ist bezüglich des Straßen-, Rad- und Fußgängerverkehrs eine rein innerstädtische Verkehrsverbindung“, schreibt Baudirektor Tinkler. Die Brücke stehe „in keinsteter Weise in einer Verbindung mit dem überregionalen Verkehr“, schreibt der Landesbauchef weiter

in seinem Brief an den Bürgermeister.

Grünen-Fraktionschefin Gerda Lenger kritisiert Tinklers Aussagen als abenteuerlich: „Über die Eisenbahnbrücke fahren auch viele Pendler aus dem Mühlviertel.“ Zudem gibt es einen Beschluss des Landes, eine City-S-Bahn via Eisenbahnbrücke zu bauen. Lenger: „Das ist sehr wohl überregional.“

23, Gerald Winterleitner (DW 617), Fax: 0 73 2 / 7605-569, Abo-Service: 0 73 2 / 7605-560

O.O. Watzl: Linzer Watzl 533, 8.8.2012



Umstritten: Eisenbahnbrücke (vowe)

SP attackiert VP-Watzl wegen Eisenbahnbrücke

LINZ. Scharfe Kritik übt die Linzer SP am Linzer VP-Chef Vizebürgermeister Erich Watzl in Zusammenhang mit der denkmalgeschützten Eisenbahnbrücke. Indirekt behauptet der Linzer SP-Bezirkssekretär Jakob Huber, dass sich Watzl strafbar gemacht haben könnte.

Watzl (er ist im Gegensatz zu SP, FP und Grünen für die Erhaltung der Brücke) hat in einem OÖN-Bericht Zweifel geäußert, ob die Kosten für die Sanierung der Brücke richtig berechnet worden seien. „Ein solcher Verdacht impliziert, dass der gerichtlich beeidete Sachverständige ein unkorrektes Gutachten erstellt habe“, attackiert SP-Sekretär Huber den VP-Chef.

Der SP-Funktionär äußert damit den Verdacht, dass sich Watzl mit seiner Kritik strafbar gemacht habe. Schon kürzlich hatte die Linzer SP in einer anderen Angelegenheit (Aufsichtsbeschwerde gegen den Rechnungsabschluss 2010), wie berichtet, dem Linzer VP-Chef indirekt vorgeworfen, dass er eine strafbare Handlung begangen habe. Watzl hat daraufhin die Linzer SP zivil- und medienrechtlich auf Unterlassung und Gegendarstellung geklagt.

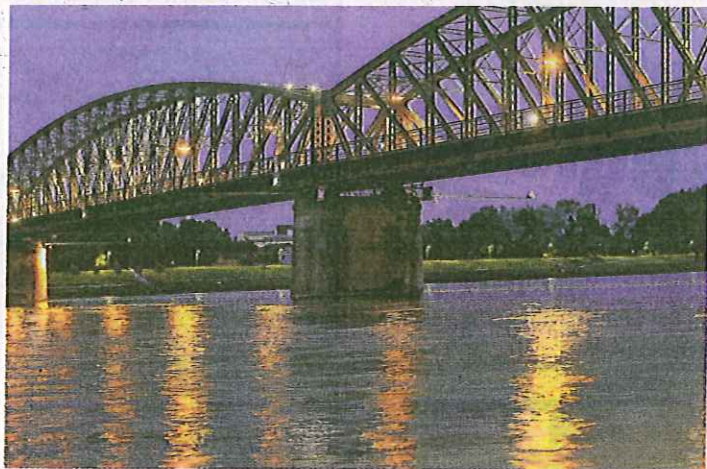
*o.ö. Markt
9.8.2012*

FINANZIERUNGS-HICKHACK

Landes-„Njet“: Linz bangt um große Verkehrsprojekte

LINZ. „Die Eisenbahnbrücke steht in keiner direkten Verbindung zum überregionalen Verkehr“ – mit diesen Worten schockte nun das Land Oberösterreich die Stadt Linz, die zuletzt in einer Resolution auf die Mitfinanzierung beim Neubau der Brücke pochte. Auch die zweite Schienenachse und die Verbreiterung der Nibelungenbrücke liegen derzeit auf Eis.

von JÜRGEN AFFENZELLER



Eine neue Donauquerung soll rund 57 Millionen Euro kosten.

Foto: Weibold

Der Linzer Gemeinderat hatte in der letzten Sitzung vor dem Sommer in einer Resolution an das Land die Bitte um Mitfinanzierung beim Architektenwettbewerb ausgesprochen. Die Eisenbahnbrücke soll abgetragen und durch einen Neubau ersetzt werden, der baulich der alten Brücke gleicht. In ihrem Antwortschreiben an Bürgermeister Franz Dobusch stellte Landesbaudirektor Konrad Trinkler von der Direktion Straßenbau und Verkehr jetzt fest: „Südlich der Donau mündet die Eisenbahnbrücke rein in Straßen der Stadt Linz, das Land ist innerhalb des Stadtgebietes von Linz nördlich der Donau für die B126 und die B127 zuständig. Die Eisenbahnbrücke steht daher in keiner direkten Verbindung

zum überregionalen Verkehr.“ In anderen Worten: Schon für die Planung des Neubaus werde es kein Geld vom Land geben.

FP will den Verkehr zählen

Das verärgert die Linzer Stadtpolitik: „Eine Kostenbeteiligung des Landes wird unbedingt notwendig sein. Rund die Hälfte der Autos stammt aus den Umlandgemeinden, sodass das Land auch seine Verantwortung für die Pendler wahrnehmen wird“, pocht SP-Verkehrsreferent Klaus Luger auf weitere Verhandlungen. Unverständnis auch bei den Linzer Freiheitlichen: „Wir fordern von Verkehrsreferent Luger umgehend ein unabhängiges

Gutachten, das die überregionale Bedeutung der Eisenbahnbrücke unter Beweis stellt und die Verhandlungsposition der Stadt mit dem Land Oberösterreich stärkt“, sieht Fraktionsobmann Sebastian Ortner akuten Handlungsbedarf. Erst kürzlich sorgte für Aufregung, dass das Land auf eine abgespeckte Version der zweiten Schienenachse in Urfahr und im Osten der Stadt pocht und keinen finanziellen Beitrag zu den Planungen beiträgt. Auch die Verbreiterung der Nibelungenbrücke „steht“. Die grüne Gemeinderätin Gerda Lenger schüttelt den Kopf: „Das Land verabschiedet sich mittlerweile völlig vom Thema Öffentlicher Verkehr.“ ■

Monatssitzg. 21.8.2012

Die Zukunft hängt weitgehend am Denkmalamt

Die Hoffnung auf Erhaltung der Eisenbahnbrücke lebt weiter

Die ÖBB und die Stadt wollen die Eisenbahnbrücke loswerden – daher prüft das Denkmalamt, ob bei dem historischen Bauwerk der Denkmalschutz wegfallen kann. Dann wird die Brücke abgerissen. Doch viele Linzer hoffen auf die Erhaltung des 112 Jahre alten Donau-
übergangs – so auch VP-Vizebürgermeister Erich Watzl: „Auch die Sintstraße muss laut Denkmalschützern erhalten bleiben. Das gibt Hoffnung, dass die stadtbildprägende und für die Stahlstadt symbolträchtige Eisenbahnbrücke nicht abgerissen werden darf.“

● Fotoschau, Galerie im Treppenhaus, Lonstorferplatz (9 Uhr) ●

Neues Volksblatt, Mi 22. 8. 2012
o. S.

Erster Teilerfolg im Linzer Brückendilemma

Asfinag greift Vorschlag von LH-Stv. Hiesl auf und errichtet früher als geplant für die Sanierung der Voest-Brücke zwei zusätzliche Fahrstreifen

Von Heinz Wernitznig

LINZ — Praktisch täglich kommt es auf den Linzer Brücken zu Staus, quälen sich doch tagein-tageaus mehr als 100.000 Fahrzeuge über die Voest- und weitere 50.000 über die Nibelungenbrücke. Dazu kommt die ungewisse Zukunft der Eisenbahnbrücke, weshalb in der Linzer Verkehrspolitik dringender Handlungsbedarf gegeben ist, um einen Verkehrskollaps zu vermeiden.

Ein erster Teilerfolg konnte nun auf Initiative von Straßenbaureferent LH-Stv. Franz Hiesl erreicht werden: Die Asfinag wird bereits in den Jahren 2017 bis 2019 für die Voest-Brücke zwei so genannte Bypassbrücken errichten und nicht wie ursprünglich geplant erst ab 2018. Durch diese zwei Brücken soll

die Sanierung dieser wichtigen Donauquerung unter Aufrechterhaltung des Verkehrs möglich sein. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten bleiben die Brücken dem Verkehr weiterhin erhalten. „Den Autofahrern stehen zusätzlich zwei Fahrspuren zur Verfügung. Der Verkehr kann sich dadurch besser entflechten und Staus können auf der Voest-Brücke vermieden werden“, ist Hiesl im VOLKSBLATT-Gespräch froh, dass die Asfinag sei-

nem Vorschlag gefolgt ist und die Maßnahmen auf der Donauquerung vorziehen wird.

In diesem Zusammenhang fordert Hiesl vom Linzer Verkehrsreferenten Vbgm. Klaus Luger, dass dieser „seine politischen Hausaufgaben erledigen und das Thema Eisenbahnbrücke ernsthaft angehen muss“. Denn sonst würden die Bemühungen rund um die Voest-Brücke keinen Fortschritt in der Linzer Verkehrspolitik bringen.



LH.-Stv. Hiesl fordert den Linzer Verkehrsreferenten Luger auf, das Thema Eisenbahnbrücke rasch anzugehen. Foto: RÖBI

Monatlich zum extra,

2 P. 8. 2012

Seite 22

Donauübergang wird die ganze nächste Woche gesperrt: **Zum Sommer-Finale Eisenbahnbrücke den Verkehr blockiert!**

Eine neue Geduldsprobe wartet auf die verkehrsgeplagten Linzer und die Pendler. Denn nicht erst zu Schulbeginn, sondern schon in der letzten Ferienwoche bereitet die Stadt den Autofahrern ein Stauchaos! Von 3. bis 9. September muss die Eisenbahnbrücke durchgehend wegen Asphaltierungsarbeiten gesperrt werden.

Von einem Tag auf den anderen musste die Stadt den verrosteten Gehweg auf der Eisenbahnbrücke sperren, um diesen zu sanieren. Dass ein ähnliches Schicksal den gesamten Bau ereilt, ist nicht völlig abwegig. Zumal der Gutachter Josef Fink bereits einmal der Brücke eine Lebensdauer bis Ende 2012 attestierte. Diese Aussage versucht er in neuen Analysen zu widerlegen – Ende Oktober sollen alle Unterlagen vorliegen. Fest steht,

dass der marode Donauübergang früher oder später umfassend saniert oder weggerissen werden muss – hier ist noch das Urteil des Denkmalamtes ausständig.

Eine kleine Kostprobe auf das dann zu erwartende Verkehrschaos bekommen die Autofahrer in der nächsten Woche. Denn nachdem im Frühjahr die Eisenbahnbrücke gesperrt werden musste, weil die ÖBB Erneuerungen bei den Schienen durchgeführt haben, wird sie jetzt

von der Stadt dicht gemacht, um die dabei entstandenen Schäden am Asphalt zu beseitigen – die Leidtragenden sind immer die Autofahrer!

Noch dazu spitzt sich dieses Mal die Lage zu, weil nicht – wie bisher – die Brücke in den Morgen- und Abendverkehrsspitzen geöffnet wird. Umgeleitet werden auch die Buslinien 12 und 25. Die Lenker müssen auf die Nibelungen- und Autobahnbrücke ausweichen.

„Beim Verkehr merkt man die Urlaubszeit nicht so sehr. Aber die Baustelle fällt ohnehin noch in die Ferien.“

SP-Verkehrsstadtrat Klaus Luger



Wie auch schon im Frühjahr muss die Eisenbahnbrücke wieder dicht gemacht werden.

Foto: Chris Koller

Brennende. Pin extra, 523, 1.9.2012

Sperre ab Montag früh:

Eisenbahnbrücke sieben Tage dicht

Ab Montag früh (8 Uhr) ist die Eisenbahnbrücke für Pkw und Busse gesperrt. Grund für die bis Sonntagabend dauernde Blockade ist eine Fahrbahnsanierung. Die Ausweichstrecke für Autofahrer ist beschildert, die betroffenen Busse der Linz Linien werden über die Autobahnbrücke umgeleitet. Die Haltestelle „Heilhamer Weg“ fällt weg.

Chronik. Ruz esha, 524, 4.9.2012

Die Asphaltierungsarbeiten dauern bis Sonntag

Immer wieder Staus durch Sperre der Eisenbahnbrücke

Bis acht Uhr früh nutzten gestern die Autofahrer noch die Chance und fuhren über die Eisenbahnbrücke. Dann wurde der Donauübergang dicht gemacht. Eine Woche lang ist die Brücke für den Verkehr wegen Asphaltierungsarbeiten gesperrt. Das heißt Staufahrt auf Ausweichrouten und Wartezeiten bei den anderen Brücken.

Immer wieder kam es gestern zu Staus bei der Nibelungen- und der Autobahnbrücke. Die Lenker gewöhnen sich erst langsam an die Umleitungen. Aber dazu bleibt genug Zeit, denn die Sperre dauert die ganze Woche bis zum 9. September.

Dabei wird wieder offensichtlich, wie unersetzbar die dritte Donaubrücke ist. Die Linzer Politik ist sich

aber uneins über die Zukunft der Eisenbahnbrücke. Während die SP sie möglichst schnell abreißen und durch eine neue ersetzen will, hofft VP-Vize Erich Watzl auf die Erhaltung: „Die Brücke wird von den ÖBB immer noch täglich für die Mühlkreisbahn benötigt. Daher sollte sie auch verstärkt für die Sanierung in die Pflicht genommen werden.“

Foto: Horst Einöder



Seit gestern früh werden die Asphaltierungsarbeiten durchgeführt

Eisenbahnbrücke wird wieder saniert

● **Wegen Belagsarbeiten** bleibt die Eisenbahnbrücke bis Sonntag, 9. September, um 22 Uhr gesperrt. Grund sind Belagsarbeiten. Kosten: etwa 100.000 Euro. Betroffen ist der Autoverkehr, dieses Mal auch die Busse der Linz AG Linien. Autofahrer müssen über die Nibelungen- oder Voest-Brücke ausweichen. Für Radfahrer und Fußgänger ist die Brücke offen.

334854



Foto: Koch

Kronenzeitung - Rinn extra, S 26, 8.9.2012

Gleich bei vier Standorten Belagsarbeiten geplant

Trotz offener Eisenbahnbrücke steht Baustellenwochenende an

Nach einer Woche können die geplagten Autofahrer endlich wieder aufatmen: Denn früher als geplant, wurde bereits gestern Abend die Eisenbahnbrücke wieder für den Verkehr freigegeben.

Dafür werden – gerade rechtzeitig vor Schulbe-

ginn – gleich an vier anderen Standorten Asphaltierungsarbeiten durchgeführt.

So ist der Mona-Lisa-Tunnel noch bis Montag (4 Uhr früh) komplett gesperrt – wie auch die Freistädter Straße morgen (7 bis 22 Uhr) zwischen Pulvermühlstraße und Urnenhainweg. Behinderungen wegen Belagsarbeiten wird es auch in der Dauphinestraße (bis Montag) und heute in der Friedrichstraße geben. Beschilderte Umleitungen sind überall eingerichtet.

ZANKAPFEL

Das Thema Eisenbahnbrücke ist politisch alles andere als erledigt

LINZ. Die Eisenbahnbrücke generalsanieren und eine neue Parallelbrücke daneben errichten oder doch ein Brückenabriss und ein Neubau an der gleichen Stelle? Weiterhin sind sich die Linzer Parteien über die Zukunft des baufälligen Donauüberganges uneins.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Wer glaubt, dass politisch über die Zukunft des – zuletzt erneut eine Woche lang gesperrten – Donauüberganges bereits Einigkeit herrscht, der wird sogleich nach Ende der Sommerpause eines Besseren belehrt. Schon bei der Gemeinderatssitzung am Donnerstag bringt die Linzer VP

legung der Kosten-Studien. Dabei betont Furlinger: „Wir präferieren weiterhin das Szenario einer Generalsanierung der 112 Jahre alten Eisenbahnbrücke mitsamt Errichtung einer neuen Parallelbrücke für den Fahrzeugverkehr.“ Damit legt sich die VP offen mit den restlichen Fraktionen an: Denn SP, FP und Grüne votierten im Gemeinderat im Mai dafür, das 112 Jahre alte Bauwerk abzureißen und durch eine neue Brücke zu ersetzen.

Verkehrs-Stadtrat Klaus Luger präsentierte vor dem Sommer bekanntlich eine Studie, wonach die Sanierung samt neuer Brücke fast 80 Millionen Euro, Abriss und Neubau jedoch nur rund 40 Millionen Euro kosten würde. ■



Wegen Sanierungsarbeiten war die Brücke in der Vorwoche gesperrt. Foto: vovwe

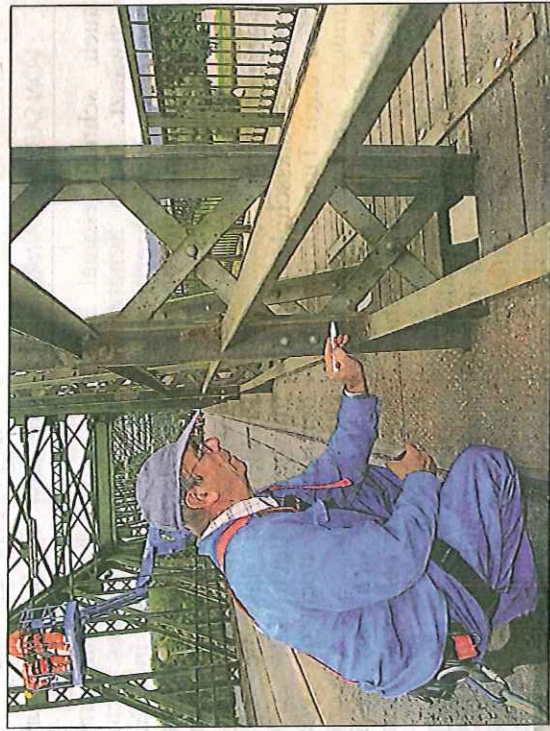
einen Antrag ein, der vor allem die genauen Brücken-Kosten der Varianten einfordert: „Ein transparenter Vergleich der Zukunftsszenarien kann nur auf Basis der genauen Kalkulations- und Kostenansätze erfolgen. Für uns geht es jetzt darum, die Plausibilität der bisherigen Ziffern genau zu überprüfen“, will VP-Klubobmann Klaus Furlinger von SP-Verkehrsreferent Klaus Luger eine Offen-

Gipfel für Eisenbahnübergang wurde auf

„Als Stahlstadt

Die Uhr tickt... Die Lebensdauer der Eisenbahnbrücke läuft Ende 2012 ab – wie's dann weitergeht, ist offen. Denn bislang gibt's noch immer keinen Termin für den seit Wochen geplanten Brücken-Gipfel. Grund: Die ÖBB wollen zuerst mit dem Denkmalamt die Sanierungskosten klären. Inzwischen sprachen sich Experten bei einem Forum für den Erhalt des Bauwerks aus.

„Ich habe meinen Ohren brücken-Zukunft im nicht getraut: Die Stahlstadt Schlossmuseum die Frage in Linz will eine Stahlbrücke die Runde. Bei dem sich die abreißen?“, stellte der Ver- Experten von der TU Wien, kehrsplaner Hermann Knof- dem Technischen Museum lacher bei einer Podiumsdis- und den OÖ Landesmuseen- sion über die Eisenbahn- sowie die meisten Gäste uni-



Fotos: Chrs Koller

Vor einem Monat überprüften Experten den Zustand der Brücke

unbestimmte Zeit verschoben • Technik-Experten für Sanierung die Stahlbrücke erhalten“

sono für den Erhalt des Bauwerks ausgesprochen. Besonders die Einzigartigkeit und der Denkmalwert der Brücke wurden hervorgehoben. Harte Worte fand TU-Professor Gerhard Stadler: „Die Konzeptunfähigkeit der Verantwortlichen führte zur Vernachlässigung der Brücke. Den Denkmalschutz als Grund für die Konzeptlosigkeit anzugeben, ist unzulässig.“

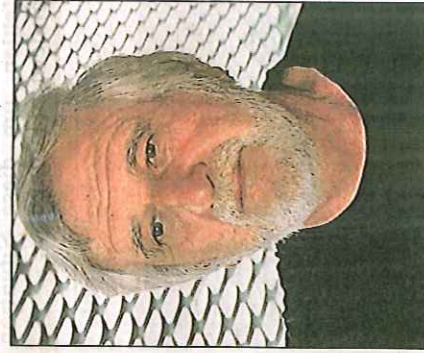
Doch gerade das Denkmalamt ist mit den ÖBB für die aktuelle Verzögerung verantwortlich. Im September hätte der Brückengipfel mit ÖBB, Stadt Linz, Land OÖ und Denkmalamt Klärung bringen sollen. Nun ist er auf unbestimmte Zeit verschoben. „Wir drehen uns immer wieder im Kreis. Ohne Entscheidung vom Denkmalamt können wir aktiv nichts unternehmen. Unsere Mitarbeiter arbeiten bereits an verschiedenen Planungsszenarien. So können wir reagieren, sobald die Empfehlung der Denkmalschützer vorliegt“, erklärt Vizebürgermeister Klaus Luger.

ooe.regional@kronenzeitung.at

Kronen Zeitung
18.9.2012
S. 24 | 25



Inge Deistler aus Linz ist für eine Erhaltung der Brücke: „Ich kann mir nicht vorstellen, wie es ist, wenn das Bauwerk sang- und klanglos verschwindet. Und was kommt dann danach?“



Franz Reiter aus Leonding glaubt, dass ein Abriss nicht durchgehen würde: „Die ÖBB und die Politik hätten schon früher etwas unternehmen sollen, nicht am letzten Abdruck.“

Promenadeng. Bier extra, 526, 21.9.2012

Linzer Wahrzeichen soll weiter bestehen bleiben

Neu gegründeter Verein will die marode Eisenbahnbrücke retten

Bei ihrem Ziel, die Linzer Eisenbahnbrücke zu erhalten, bekommt die VP Unterstützung vom neu gegründeten Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke“. Gründungsmitglieder sind der Autor Volker Raus, Gerhard Stürmer von der Beratungsfirma Ramsauer & Stürmer und die Architektin Romana

Ring. Der Verein wird sich für die Brücke als Wahrzeichen von Linz einsetzen.

Unterdessen wartet die Stadt auf die Stellungnahme des Universitätsprofessors und Gutachters Josef Fink und damit auf die offizielle Bestätigung, dass die Donauquerung auch nach Silvester 2012 befahrbar ist.

Hronenreißig

EXTRA 

Donnerstag, 27. September 2012

Donnerstag, 27. September 2012

 LINZ E

Ablaufdatum Ende 2012 ist vom Tisch

● ÖBB bekommt jetzt eine Checkliste

Eisenbahnbrücke hält nun doch!

Ganz Linz spricht derzeit über den Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke“ und dessen Idee, wonach die „alte Dame“ unter dem Titel Weltkulturerbe firmieren soll. Während das (noch) Wunschdenken ist, sickerten nun erste Details aus der Stellungnahme des Gutachters Josef Fink betreffend der Lebensdauer der Brücke durch.

Es ist die Frage aller Fragen: Wird die Eisenbahnbrücke am 1. Jänner 2013 noch befahrbar sein? Im ersten von zwei Gutachten, nämlich jenem aus dem Jahr 2009, hatte der Wiener Uni-professor Josef Fink das Ablaufdatum der Brücke mit

Ende 2012 festgelegt. SP-Verkehrsreferent Stadtvize Klaus Luger sagt nun: „Die Brücke wird über 2012 hinaus befahrbar sein – die ÖBB haben bereits die notwendigen Arbeiten zugesagt.“

Welche Maßnahmen das sind, darüber brütet Josef Fink im Detail, Ende Oktober soll die Liste spätestens fertig sein. Damit sollen die ÖBB genug Zeit für die Planung der notwendigen Sanierungsschritte haben. Die Bahn bestätigt die Aussagen Lugers und garantiert, ihren vertraglichen Verpflichtun-

gen zur Instandhaltung der Brücke nachzukommen.

Und was die Idee der Brücken-Retter in Bezug auf

VON MICHAEL VIELHABER

den Status als UNESCO-Weltkulturerbe betrifft: Die VP war bei einem Rundruf der „Krone“ die einzige Partei, die sich klar zu diesem Ansatz bekennen wollte . . .

Eisenbahnbrücke als Weltkulturerbe

Neuer Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke“ kämpft für den Erhalt des „Eiffelturms von Linz“.

■ LINZ (nil). „Solange die Sprengladungen nicht explodieren, ist noch Zeit“, gibt sich Volker Raus kämpferisch. Gemeinsam mit Unternehmensberater Gerhard Stürmer und Architektin Romana Ring gründete der Urfahrer Autor den Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke“. Ziel der überparteilichen Initiative sei der Erhalt der mehr als hundert Jahre alten Brücke: „Identitätsstiftende Elemente sind für eine Stadt von großer Bedeutung. Wir haben bereits zu viele In-



Volker Raus und Gerhard Stürmer (v. l.) wollen die Eisenbahnbrücke retten. Foto: Lindschinger

dustriedenkmäler, wie etwa die Wollzeugfabrik, verloren“, sagt Raus. Ein erster Schritt wurde bereits gesetzt: Ein Ansuchen auf Anerkennung der Brücke

als UNESCO-Weltkulturerbe. Denkbar wäre etwa ein Ensembleschutz gemeinsam mit der Tabakfabrik und der Fleischmarkthalle. „Durch das Ansuchen bekommt das Ganze eine internationale Dimension, was eine Schutzwirkung auf die Brücke ausübt“, erläutert Unterstützer Lorenz Potocnik. Der Verein ist nun auf der Suche nach einem prominenten Unterstützungsteam sowie Sponsoren. Auch Events, etwa zum Geburtstag der Brücke am 14. November, sind geplant. Zudem werden Unterschriften gesammelt: „Rund 10.000 sollten in den nächsten drei Monaten möglich sein“, sagt Stürmer. Infos gibt es ab Ende nächster Woche auf www.rettetdieeisenbahnbruecke.at.

18.9.2012

SP-Stadtvice legt Karten auf den Tisch

„Rechenspiele“

Nun liegen also die nackten Zahlen auf dem Tisch! Vor zwei Wochen war SP-Verkehrsreferent und Stadtvice Klaus Luger per Gemeinderatsbeschluss „gezwungen“ worden, die Kostenkalkulation für die drei Eisenbahnbrücken-Szenarien vorzulegen. Die Linzer VP will das Ergebnis des Fink-Gutachtens nun prüfen lassen.

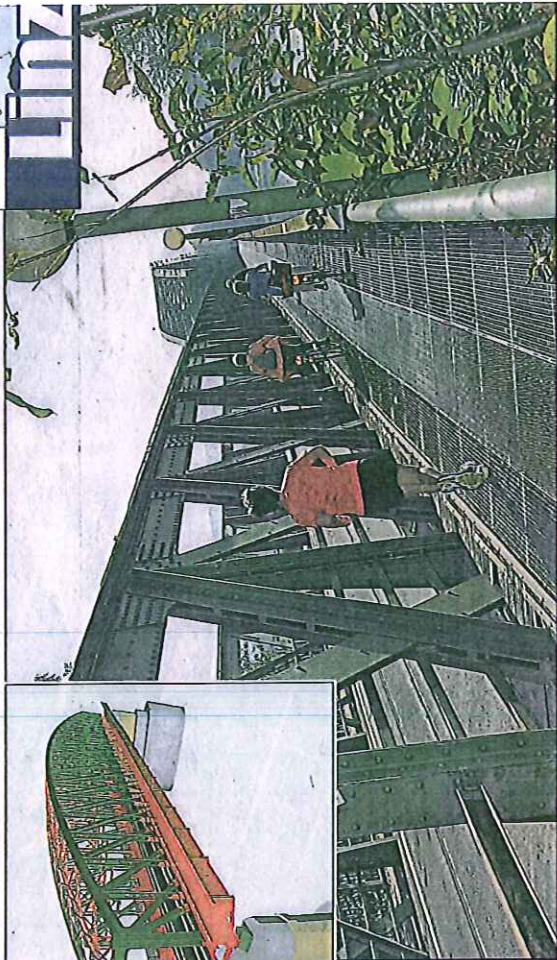
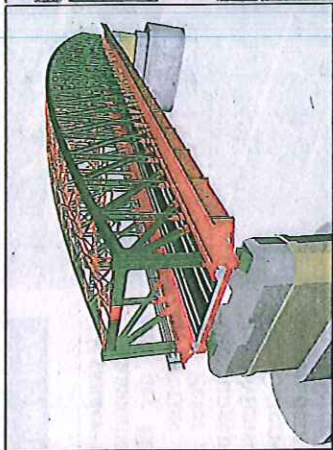
Bereits am 8. Mai präsentierte Uniprofessor Josef Fink sein zweites Gutachten drei Zukunftsszenarien samt

• Die Lösungsvarianten verschlingen bis zu 102 Millionen Euro

um die Eisenbahnbrücke

„Rechenspielen“ für die „alte Dame“ beschrieben: Ein Abriss samt Neubau kostet 57 Millionen €. In den zwei anderen Szenarien bleibt die Brücke erhalten, daneben entsteht ein neuer Übergang. Je nach Ausführung kostet dieser bis zu 102 Millionen Euro.

Warum Luger erst vom Gemeinderat per Beschluss zum Übermitteln der Details aufgefodert werden musste, bleibt sein Geheimnis. Die VP hat bereits angeordnet, die drei Modelle nun von Experten prüfen zu lassen. Sie will die alte Brücke jedenfalls erhalten. Die Grünen glauben hingegen nicht an ihre Rettung und fordern weiterhin einen Architektenwettbewerb.



Die Eisenbahnbrücke wird über Silvester 2012 hinaus nutzbar – vorerst sogar ohne weitere Sperren. In der Grafik (links) sind die akut sanierungsbedürftigen Brückenteile rot eingefärbt.

Es spricht für sich, wenn wer vier Monate zur Übermittlung von fünf Seiten Kostendarstellung braucht.

VP-Vizebürgermeister Erich Watzel

Informations

SP-Stadtzize legt Karten auf den Tisch

„Rechenspiele“

Nun liegen also die nackten Zahlen auf dem Tisch! Vor zwei Wochen war SP-Verkehrsreferent und Stadtvi-ze Klaus Luger per Gemeinderatsbeschluss „gezwun-ge“ worden, die Kostenkalkulation für die drei Eisen-bahnbrücken-Szenarien vorzulegen. Die Linzer VP will das Ergebnis des Fink-Gutachtens nun prüfen lassen.

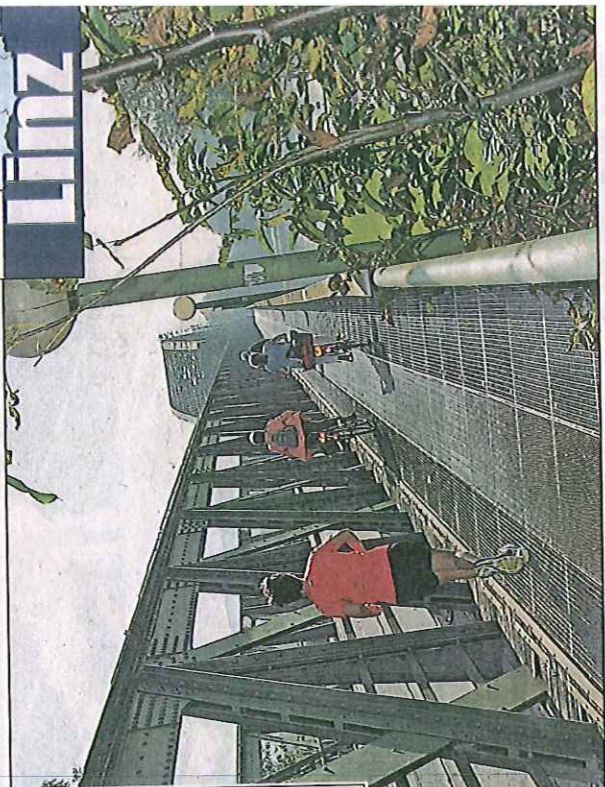
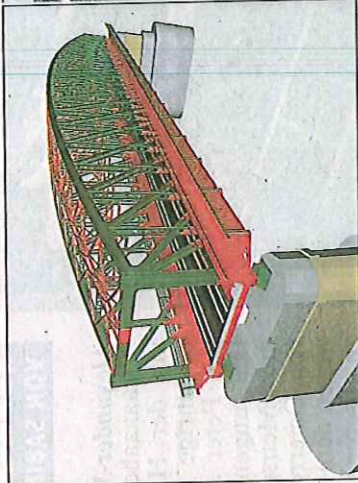
Bereits am 8. Mai präsent für die Eisenbahnbrücke. Wie berichtet, wurden darin Uniprofessor Josef Fink sein zweites Gutachten drei Zukunftsszenarien samt

Die Lösungsvarianten verschlingen bis zu 102 Millionen Euro

um die Eisenbahnbrücke

„Rechenspie- len“ für die „alte Dame“ beschrieben. Ein Abriss samt Neubau kostet 57 Mil- lionen €. In den zwei an- deren Szena- rien bleibt die Brücke erhal- ten, daneben entsteht ein neuer Übergang. Je nach Ausführung kostet dieser bis zu 102 Millionen Euro.

Warum Luger erst vom Gemeinderat per Beschluss zum Übermitteln der Detail- infos aufgefordert werden musste, bleibt sein Geheim- nis. Die VP hat bereits ange- kündigt, die drei Modelle nun von Experten prüfen zu lassen. Sie will die alte Brü- cke, jedenfalls erhalten. Die Grünen glauben hingegen nicht an ihre Rettung und fordern weiterhin einen Ar- chitektenwettbewerb.



Es spricht für sich, wenn wer vier Mo- nate zur Übermittlung von fünf Seiten Kosten- darstellung braucht. **66** VP-Vizebürgermeister Erich Watzl

Die Eisenbahnbrücke wird über Silvester 2012 hinaus nutzbar sein – vorerst sogar ohne weitere Sperren. In der Grafik (links oben) sind die akut sanierungsbedürftigen Brückenteile rot eingefärbt.

Kronen Zeitung, 28.9.2012

S. 26, 27

0-0. Wader, Lokal, 53, 29.9.2012



Kampf um die 112-jährige Brücke (vowe)

Eisenbahnbrücke: Stadt legt die Kosten offen

LINZ. In der Diskussion um die Erhaltung der maroden Eisenbahnbrücke legt die Stadt Linz nun jene Kosten offen, die Gutachter Josef Fink für die Sanierung beziehungsweise den Abriss und Bau einer neuen Brücke errechnet hat. Damit erfüllt SP-Vizebürgermeister Klaus Luger einen Auftrag des Gemeinderates und eine Forderung der VP, die sich für den Erhalt einsetzt. In der Aufstellung finden sich keine wesentlichen neuen Erkenntnisse: Der Bau einer neuen Brücke kostet (inklusive Abriss der alten) 57,2 Millionen Euro, die Erhaltung der Eisenbahnbrücke mit Bau einer neuen 70 bis 78 Millionen (zuzüglich 17 bis 24 Millionen für Erhaltung auf 100 Jahre, Kostenrisiken und Hochwasserschutzmaßnahmen). Um die Brücke bis zu einer Entscheidung offen halten zu können, sind Reparaturmaßnahmen nötig. Im Oktober soll die Wartungsliste feststehen. Im Kampf um den Erhalt muss der Verein „rettetdieeisenbahnbrücke.at“ einen Rückschlag hinnehmen. Der emeritierte Rektor der Kunstuni, Helmuth Gsöllpointner, wird nicht wie vom Verein angekündigt die Gruppe unterstützen.

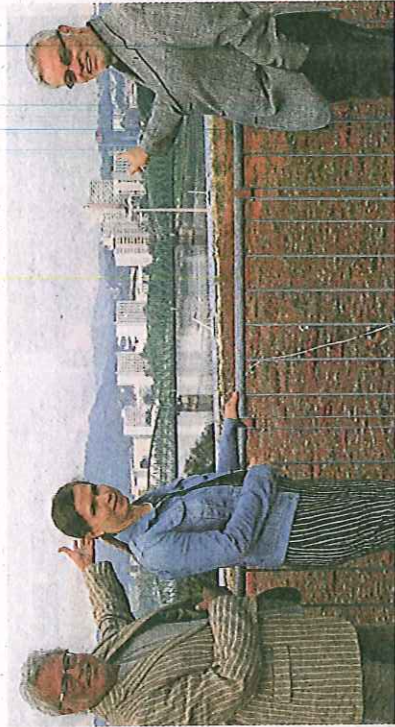
UNTERSTÜTZUNGSVEREIN

„Der Patient Eisenbahnbrücke lebt und es gibt sehr wohl auch Therapien“

LINZ. Die „unbedingte Erhaltung und Renovierung der Eisenbahnbrücke“ fordert der neugegründete Verein „Freunde der Eisenbahnbrücke“. Als einen der ersten Schritte kündigte man an, den 1900 eröffneten Donauübergang zum Weltkultur-Erbe machen zu wollen.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Während politisch die Zeichen zuletzt auf Abriss der baufälligen Eisenbahnbrücke sowie gleichzeitigem Brücken-Neubau in baulicher Anlehnung an das alte Bauwerk standen, will sich eine neu geschaffene Privatinitiative nicht damit abfinden. Der Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke“,



Volker Raus, Romana Ring und Gerhard Stürmer setzen sich ab sofort beim Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke“ für den Erhalt des Donauübergangs ein.

angeführt vom Linzer Künstler Volker Raus, der Architektin Romana Ring und Unternehmensberater Gerhard Stürmer, fordert die Erhaltung des „wichtigen Wahrzeichens von Linz“. „Der Patient Eisenbahnbrücke lebt und es gibt sehr wohl auch Therapien für ihn“, betont Romana Ring und Gerhard Stürmer legt

nach: „Wir reißen ja auch nicht die Pöstlingbergkirche oder die Dreifaltigkeitssäule am Hauptplatz ab. Dabei ist die Eisenbahnbrücke für die lokale Identität in Linz mindestens ebenso wichtig.“ Gemeinsam will der Verein in den nächsten Wochen Unterstützer und Sponsoren suchen.

Antrag als Weltkultur-Erbe

Noch am Dienstag bei der öffentlichen Präsentation des Vereines stellte das Team die erste konkrete Aktion vor: „Wir schicken bereits die Bewerbung der Eisenbahnbrücke zum Weltkultur-Erbe an die UNESCO ab, denn das ist das Bauwerk aus dem Jahr 1900 auf jeden Fall für uns“, betont Vereinsobmann Volker Raus. ■

Zivilingenieure prüfen die Kalkulationen **VP vermutet Manipulation bei Kosten für Eisenbahnbrücke**

Halbzeit bei der derzeitigen Regierungsperiode – für die VP Linz Grund genug für einen Rückblick und eine Ausschau auf ihre politischen Ziele: Ganz oben auf der Liste steht dabei die Aufklärung des „Swap-Fiaskos“, gleich gefolgt von der Erhaltung der rostigen Eisenbahnbrücke und der Lösung der Stauprobleme.

Bei der Eisenbahnbrücke lässt die VP nicht locker. „Die Erstanalyse der von Vizebürgermeister Klaus Luger übermittelten Kostenaufstellung hat den Verdacht erhärtet, dass das Abriss-Szenario kostenmäßig bewusst positiv, die Erhaltung bewusst negativ dargestellt wurde“, so Stadtzize Erich Watzl. Konkret meint er unterschiedliche Kostenpunkte, etwa wurden unter Unvorhergesehenes 15% (3,2 Millionen €) bei der Erhaltung und 3% (1,2 Millionen €) beim Abriss kalkuliert. Ähnlich bei den „Engineeringkosten“: 13 Prozent versus sechs Prozent. Die Detailkosten lässt die VP von Zivilingenieuren prüfen.

Positiv fällt das VP-Resümee über die vergangenen drei Jahre aus. Dabei freuen sich Watzl und Klubobmann Klaus Furlinger über die Einhaltung der Wahlver-

sprechen mit der Stadtwa-
che und der Intensivierung
der Integrationspolitik.

Wohn. 3. Okt. 2012

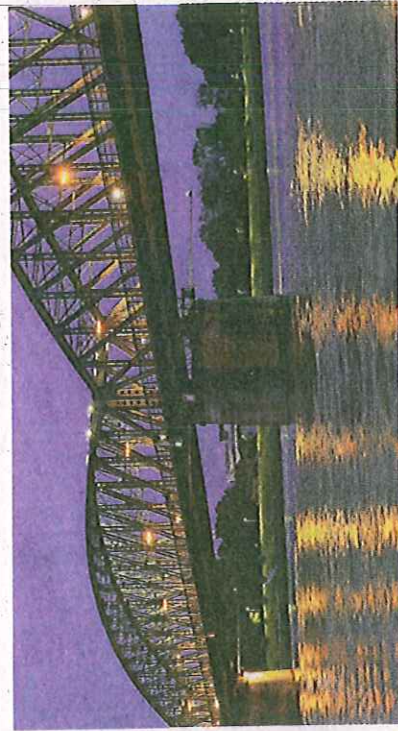
EISENBAHNBRÜCKE

Gutachter: Brückenabriss würde über 30 Millionen Euro einsparen

LINZ. In der Diskussion um die Zukunft der maroden Eisenbahnbrücke legt Verkehrsreferent Klaus Luger (SP) erstmals die konkreten Kosten aller drei möglichen Bau-Szenarien auf den Tisch. Dabei wird klar: Mit 102 Millionen Euro Kosten wäre die Sanierung der Brücke und der Neubau eines Donauübergangs stromabwärts mit Abstand die teuerste Variante.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Erst wenn man konkrete Kostenaufstellungen habe, wolle man weiterreden, betonte jüngst VPK-Chef Erich Watzl, der nach wie vor für die Sanierung der 112 Jahre alten Brücke votiert. Erst



Sanierung und Erhaltung der Eisenbahnbrücke: laut Gutachtern teuer Foto: wowe

kürzlich bildete sich eine Privatinitiative mit dem Namen „Rettet die Eisenbahnbrücke“, die die Brücke sogar zum Weltkultur-Erbe machen will - Tips berichtete. Die von Vizebürgermeister Klaus

entschließt, wäre dies eine kostspielige Angelegenheit: Die Kosten beim Szenario „Sanierung Eisenbahnbrücke mit Nachbartragwerk als Spannbetonbrücke“ belaufen sich demnach auf brutto 94 Millionen Euro, davon alleine 40,2 Millionen Euro für die Sanierung der Eisenbahnbrücke. Eine Sanierung der Eisenbahnbrücke mit Nachbartragwerk im (teureren) gestalterischem Kontext zum Bestand beliefte sich gar auf 102 Millionen Euro. Ein Abbruch der bestehenden Eisenbahnbrücke und die Errichtung einer Solitärbrücke mit allen nötigen Funktionen käme laut Fink, der seine Daten mit den ÖBB und dem Tiefbau Linz abstimme, lediglich auf 57 Millionen Euro. ■

31.10.2012

Gutachten zur Nutzung des rostigen

Linz wartet auf

Das Linzer Brückendilemma geht weiter: Denn immer noch steht eine Sperre der Eisenbahnbrücke Ende des Jahres im Raum. Zwar behauptet die Politik laufend, die weitere Nutzung des Donauübergangs sei möglich, doch das lang ersehnte Gutachten verzögert sich immer wieder – derzeit auf Ende November.

Schon Ende des Sommers hätte das Expertenpapier des Uni-Professors Josef Fink zur Eisenbahnbrücke bei der Stadt eintrudeln sollen. Doch der Termin konnte nicht eingehalten werden, ebenso wenig wie die neu avisierte „Deadline“ Ende Oktober. „Nein, wir haben noch nichts bekommen“, bedauert SP-Verkehrsrat Klaus Luger: „Josef Fink erstellt noch immer aufwendige Berechnungsmodelle.

Laut seiner Einschätzungen kann er die Untersuchungen daher auch nicht vor Ende November liefern.“

Und damit rinnt den Linzern langsam die Zeit davon: Denn laut eines Gutachtens aus dem Jahr 2009 muss der rostige Donauübergang Ende 2012 gesperrt werden. Die neue Studie soll nun Gegenteiliges Schwarz auf Weiß beweisen. Insider geben aber bereits Entwarnung und somit einen Grund zum

Donauübergangs verzögert sich weiter

Brückenstudie

Aufatmen: „Die Brücke wird nicht gesperrt, die neue Nutzungsdauer wird etwa sechs weitere Jahre betragen.“ Da-

VON ELISABETH STEPHAN

für sind aber Sanierungen notwendig, die teilweise schon heuer durchgeführt wurden. Rund eine halbe Million Euro sollen die ÖBB in die Instandsetzung gesteckt haben. Dass dabei die

Bundesbahnen auch eine Beteiligung der Stadt Linz fordern, ist anzunehmen...

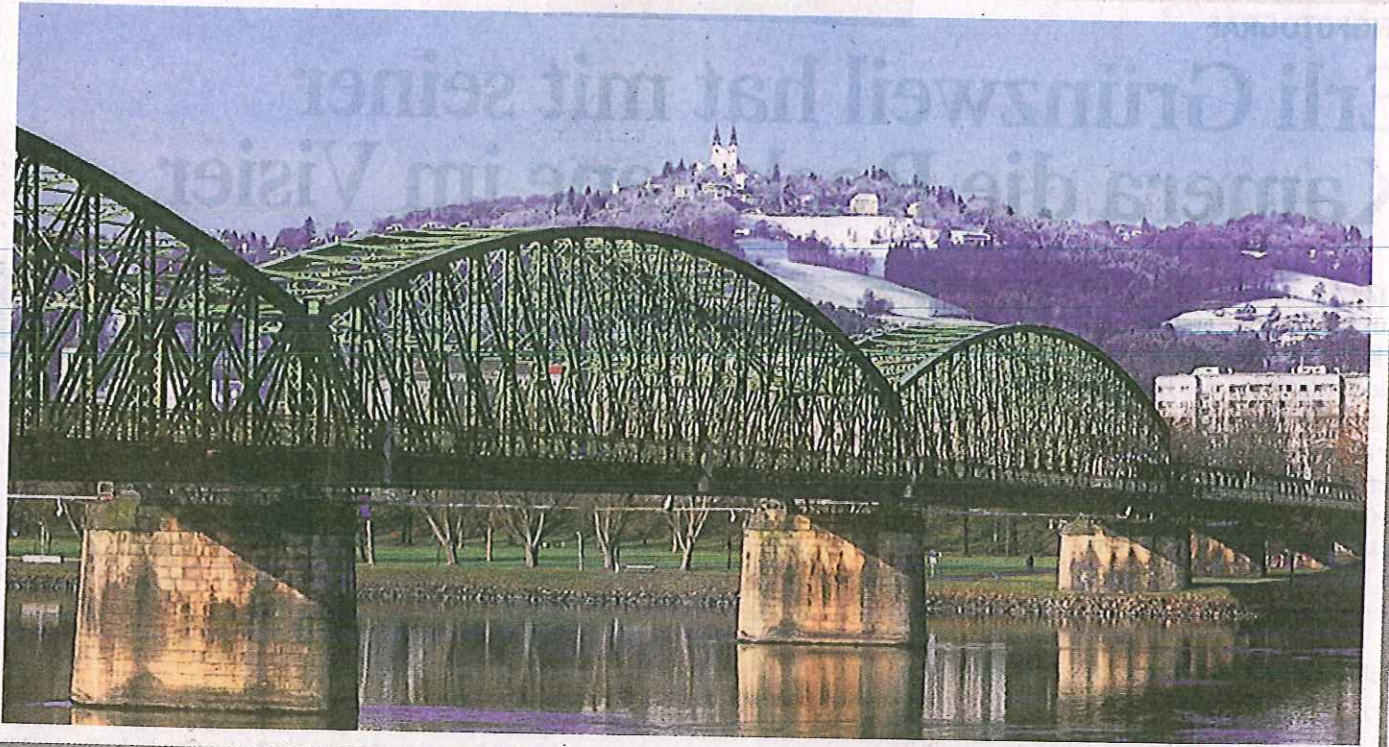
Auf informelle Zusagen über die längere Brückennutzung will sich die VP nicht verlassen. Daher drängt Klubobmann Bernhard Baier: „Wir brauchen Klarheit über die Nutzungsdauer! Die Zeit drängt enorm, wie lange müssen die Linzer noch auf eine klare Expertenaussage warten?“

Tips

Donau + Brücke

45. Wo. 12

Seite 7



Kalender gewinnen Der Fotograf Johann Steininger zeigt in seinem neuen Kalender „Linz/Donau 2013“ Plätze, an denen man als Linzer bestimmt schon tausendmal vorbei gekommen ist. Doch die breit angelegten Panoramen, die gelungenen Lichtstimmungen und die doch ungewöhnlichen Perspektiven lassen erstaunen. Plötzlich sieht man die Landeshauptstadt mit anderen Augen und so manchen der Betrachtenden entfuhr schon ein überraschtes: „So schön ist Linz?“
Tips verlost auf www.tips.at drei Exemplare des spektakulären Kalenders.

Foto: Steininger

STADT

Ist Eiserne Lady zu retten?

Der beabsichtigte Abriss der Linzer Eisenbahnbrücke erhitzt die Gemüter

WAHRZEICHEN. Die Eisenbahnbrücke gehört längst zu den Sehenswürdigkeiten von Linz.



Laut Maya-Kalender droht uns noch in diesem Jahr der Weltuntergang. Unabhängig davon, wie zuverlässig diese Vorhersage ist, dürfte zumindest für die Linzer Eisenbahnbrücke 2012 ein Schicksalsjahr werden. Denn entsprechend der Gutachteraussagen sei dieses Objekt nun endgültig reif für den Abriss. Diesem Urteil schließen sich auch die SPÖ, FPÖ und die Grünen im Linzer Gemeinderat an, die dafür eintreten, dass die Donaubrücke abgerissen wird. Auch die ÖBB hat als Eigentümer nichts gegen einen Abriss einzuwenden.

Juwel. Das „Problem“ bei dieser Brücke ist allerdings, dass es sich um ein mittlerweile rares Architekturjuwel handelt, das gemeinsam mit den ehemaligen Tabakwerken ein sicherlich einzigartiges Ensemble bildet. Gerade aus städtebaulicher Sicht wäre es wünschenswert, wenn das Gelände der Tabakwerke eine Anbindung an die Donau erfährt, womit man die Donaubrücke auch neu inszenieren könnte. Generell stellt sich anhand dieses drohenden Abrisses die Frage, wie sehr der Denkmalschutz in

Oberösterreich tatsächlich ernst genommen wird und nicht zu etwas Beliebigen geworden ist. Dies hat sich bereits beim Abriss des ehemaligen Unfallkrankenhauses an der Blumau gezeigt, das dem neuen Musiktheater weichen musste, weil man den Standort dieses prestigeträchtigen Kulturgebäudes an der Donau politisch nicht durchsetzen konnte.

Kompromisslos. Wenn es jedoch um die Interessen von offenbar weniger repräsentativen Vertretern der Kulturszene geht, dann wird der Denkmalschutz aber plötzlich sehr ernst genommen. So sind in den Tabakwerken, die nun als Quartier der Kreativwirtschaft genutzt werden, so gut wie keine baulichen Veränderungen möglich. Lediglich über den Boden darf disku-

tiert werden, während wenige Meter entfernt gleich eine ganze Brücke abgerissen werden soll.

Plattform. Aktivitäten gegen den drohenden Abriss setzt neben der Linzer ÖVP auch der überparteiliche Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke“. Seine Zielsetzung besteht in der Erhaltung und Pflege historischer Baulichkeiten und Einrichtungen in Linz. Somit dient der Verein der Allgemeinheit, indem erhaltenswerte Juwelen in der Stadt Linz vor Verfall, Zerstörung oder Modernisierung bewahrt werden sollen. Immerhin gilt die Brücke längst als ein Wahrzeichen von Linz. Sie prägt das Stadtbild wie kaum ein anderes Bauwerk und ist ein herausragendes Beispiel eines Industriebauwerkes in Österreich. Aus verkehrstechnischer Sicht ist laut der Initiatoren des Vereins eine Lösung des seit Jahren bekannten Problems bei Erhaltung der Eisenbahnbrücke rascher zu realisieren. Am 14. November 2012 feiert die Eisenbahnbrücke ihren 112-jährigen Geburtstag. Bis dahin kann die Initiative unterstützt werden. Infos: www.rettetdieeisenbahnbruecke.at ■

HINTERGRUND

Brückenschlag – Mögliche Lösungen

Das Problem wurde lange Zeit nicht ernst genommen

Dauerbrenner. Die Diskussion rund um die Erhaltung der Linzer Eisenbahnbrücke hat bereits eine lange Geschichte. Schon vor 31 Jahren wurde aufgrund eines Risses ein Neubau diskutiert. Tatsächlich folgte eine Sanierung, wodurch das Problem lediglich auf die lange Bank geschoben wurde. Denn seither rostet die Brücke vor sich hin. Zur Jahrtausendwende wurde den Politikern dieses Problem wieder bewusst. So ließ der damalige Landesrat Erich Haider beispielsweise damit aufhören, dass man die Brücke ja einfach ein Stück die Donau aufwärts verschieben könne. Die Folge wäre gewesen, dass der Blick aus dem Brücknerhaus auf die Donau von der Brücke gänzlich verstellt worden wäre. Seither werden unterschiedliche Varianten einer Lösung präsentiert. Die hohen Kosten einer Sanierung dürften aber nun den Ausschlag geben, dieses Objekt zu schleifen.

Kronenzeitung, Linz edition, 522, 13.11.2012

Denkmalamt entscheidet über ihr „Schicksal“ nicht vor März

Eisenbahnbrücke hängt bis 2013

Bei der Zukunft der Eisenbahnbrücke hängt alles am Denkmalamt. Die Experten müssen entscheiden, ob sie dem ÖBB-Antrag stattgeben und den Bau aus dem Denkmalschutz entlassen – und lassen sich damit länger Zeit als erwartet: Bis 2013 ist Geduld angesagt.

„Die Entscheidung wird nicht vor März 2013 kommen. Die ganze Prüfung nimmt sehr viel Zeit in Anspruch“, sagt Richard Witasek vom Denkmalamt. Denn die Experten haben für die Beurteilung aller Un-

terlagen der ÖBB – insbesondere der Kostenaufstellungen – auch Berater aus Dortmund zu Rate gezogen. Das teilte Barbara Neubauer, Präsidentin des Bundesdenkmalamtes, Erich Watzl, dem Linzer VP-Vizebürger-

meister, per Brief mit. Watzl begrüßt diese detaillierte Überprüfung der Kostenberechnungen: „Wir haben nach wie vor den Verdacht, dass der Verkehrsreferent Klaus Luger in seinen Berechnungen den Abriss der Brücke rechnerisch bevorzugt hat und somit den Erhalt des Architektur-Juwels verhindern möchte.“

ooe.regional@kronenzeitung.at

● Lesung mit Musik, Akad. Gymnasium Spittelwiese (19 Uhr) ● Literatur-Stammtisch, Ga

Vollstb., 0.0., 512, 15.11.2011

Ringen um Eisenbahnbrücke

Bereits mehr als 4000 Unterstützer für Restaurierung als Alternative zum Abriss

LINZ — Während nach wie vor ungewiss ist, wie es mit der vom Rost stark in Mitleidenschaft gezogenen Linzer Eisenbahnbrücke weitergeht, erfreut sich der vor 55 Tagen gegründete Verein „rettet-die-eisenbahnbrücke“ bereits mehr als 4000 Unterstützer. Laut Obmann Volker Raus lehnt man den in einem Gutachten favorisierten Abriss ab und fordert stattdessen

eine Restaurierung des Linzer Architekturdenkmals. „Dies könnte möglicherweise nicht teurer werden als ein Neubau. Der Verein gibt deshalb eine Untersuchung über die Materialzusammensetzung, die Schweißbarkeit und den Nachbau von Nietverbindungen in Auftrag“, so Raus. Die Ergebnisse sollen Anfang 2013 präsentiert werden. Weiters laufen Gespräche mit dem

Unterrichtsministerium zum Ansuchen, die Donauquerung zum Weltkulturerbe zu erklären.

Nach Ansicht des Vereinsobmanns dürfte eine Entscheidung über eine Aufhebung des Denkmalschutzes erst im Frühsommer 2013 fallen. Weiters spricht sich Raus gegen den Plan der Stadt Linz aus, dass künftig eine Straßenbahnlinie über die Brücke führen soll. *hw*

Kronenzeitung 15.11.2012

Verein lässt nun eigene Gutachten zum **Eisenbahnbrücke wird mehr als 4000 Rettern**

Seit genau 112 Jahren ist die Eisenbahnbrücke ein fixer Bestandteil des Linzer Stadtbildes – denn am 14. November 1900 wurde der Donauübergang eröffnet. Doch bald soll das Wahrzeichen verschwinden, die Stadt und die ÖBB machen sich für einen Abriss stark. Doch die „Retter“ der Brücke werden immer mehr . . .

In den ersten 55 Tagen seines Bestands hat der Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke.at“ 4017 Unterschriften für den Erhalt gesammelt, bis Jahresende wollen die Initiatoren die 5000er-Marke überschreiten. Zu den prominenten Unterstützern zählen der

Material erstellen **schon von „gestützt“**

Architekt Friedrich Achleitner, Ex-Linz09-Intendant Martin Heller oder WIFI-Kurator Georg Spiegelfeld.

Vereinsobmann Volker Raus sorgt sich: „Keiner weiß bisher, ob die Brücke ab 1. Jänner 2013 noch benutzt werden kann. Wir kämpfen weiter für den Erhalt. Dazu

lassen wir Untersuchungen über die Materialzusammensetzung, die Schweißbarkeit und die Nietverbindungen erstellen. Das ist bisher noch nicht passiert!“





Kalender gewinnen Der Fotograf Johann Steinger zeigt in seinem neuen Kalender „Linz/Donau 2013“ Plätze, an denen man als Linzer bestimmt schon tausendmal vorbei gekommen ist. Doch die breit angelegten Panoramen, die gelungenen Lichtstimmungen und die doch ungewöhnlichen Perspektiven lassen erstaunen. Plötzlich sieht man die Landeshauptstadt mit anderen Augen und so manchen der Betrachtenden entfuhr schon ein überraschtes: „So schön ist Linz?“
Tips verlost auf www.tips.at drei Exemplare des spektakulären Kalenders.

Foto: Steinger

Seite 26

Verein lässt nun eigene Gutachten zum **Eisenbahnbrücke wird mehr als 4000 Rettern**

Seit genau 112 Jahren ist die Eisenbahnbrücke ein fester Bestandteil des Linzer Stadtbildes – denn am 14. November 1900 wurde der Donauübergang eröffnet. Doch bald soll das Wahrzeichen verschwinden, die Stadt und die ÖBB machen sich für einen Abriss stark. Doch die „Retter“ der Brücke werden immer mehr...

In den ersten 55 Tagen seines Bestands hat der Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke.at“ 4017 Unterschriften für den Erhalt gesammelt, bis Jahresende wollen die Initiatoren die 5000er-Marke überschreiten. Zu den prominenten Unterstützern zählen der

Material erstellen

schon von „gestützt“

Architekt Friedrich Achleitner, Ex-Linz09-Intendant Martin Heller oder WIFI-Kurator Georg Spiegelfeld.

Vereinsobmann Volker Raus sorgt sich: „Keiner weiß bisher, ob die Brücke ab 1. Jänner 2013 noch benutzt werden kann. Wir kämpfen weiter für den Erhalt. Dazu lassen wir Untersuchungen über die Materialzusammensetzung, die Schweißbarkeit und die Nietverbindungen erstellen. Das ist bisher noch nicht passiert!“



Verein zur Rettung der Eisenbahnbrücke gibt eigene Untersuchung in Auftrag

Die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke ist seit gestern offiziell 112 Jahre alt

LINZ. Das Gutachten zur renovierungsbedürftigen Eisenbahnbrücke des renommierten Gutachters Josef Fink von der Technischen Universität Wien hat in Linz viele Diskussionen ausgelöst. Nun möchte der Verein „rettetdieeisenbahnbrücke“ ebenfalls Untersuchungen beauftragen. Dabei sollen Fragen nach der Materialzusammensetzung, der Schweißbarkeit (Voraussetzung für die Erhöhung von Schwachstellen) und dem Nachbau von Nietverbindungen in größerem Umfang nachgegangen werden.

„Noch vor Jahresende werden wir die 5000er-Marke an Unterstützungserklärungen überschreiten.“

Volker Raus, Obmann des Vereines „rettetdieeisenbahnbrücke“, ist mit der bisherigen Arbeit der Gruppierung zufrieden

„Im Gutachten von Josef Fink wurde diesen Fragen nicht nachgegangen“, sagt der Architekturkritiker der OÖNachrichten Lorenz Potocnik, der als Vorstandsmitglied des Vereines fungiert. Einigen der oben aufgeführten Fragen sollen nun Experten des WIFI Oberösterreich nachgehen, die laut Potocnik über eine Metallwerkstätte, die den EU-Normen entspricht, verfügen.

Laut dem Verein „rettetdieeisenbahnbrücke“ seien diese Versuche Voraussetzung für eine seriöse Berechnung von Erhaltungsgrad und Wirtschaftlichkeit für die notwendigen Restaurierungsarbeiten. Gutachter Fink war wie berichtet zu dem Schluss gekommen, dass ein Abriss des denkmalgeschützten Überganges und der



Mit einem Banner an der Eisenbahnbrücke machte der Verein gestern auf sein Anliegen aufmerksam.

Foto: c

Bau einer neuen Brücke deutlich günstiger ausfallen als die Erhaltung der bestehenden Brücke. Das Bauwerk steht nach wie vor unter Denkmalschutz. Die Experten des Bundesdenkmalamtes wollten ursprünglich bis Jahresende zu einer Entscheidung kommen, ob die Brücke aus dem Denkmalschutz entlassen wird.

Entscheidung verzögert sich

„Nachdem weitere Untersuchungen erfolgen, wird eine Entscheidung frühestens Ende Februar fallen“, sagt Richard Wittasek vom Bundesdenkmalamt. Mit einem möglichen Abriss der Brücke will sich die Initiative ohnehin nicht

EISENBAHNBRÜCKE

Weltkulturerbe: Der Verein „rettetdieeisenbahnbrücke“ möchte wie berichtet die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke als Unesco-Weltkulturerbe verankern. Das Ansuchen, das Bauwerk zum Weltkulturerbe zu erklären, wurde bereits abgegeben. Laut Vereinsobmann Volker Raus ist das Schriftstück mittlerweile im Unterrichtsministerium gelandet. Erste Gespräche über eine mögliche Anerkennung als Weltkulturerbe seien bereits im Laufen.

abfinden. Seit der Vereinsgründung vor knapp zwei Monaten hat die Gruppierung im Internet um mit Unterschriftenlisten 4017 Unterstützungserklärungen gesammelt. „Noch vor Jahresende werden wir die 5000er-Marke überschreiten“, sagt Vereinsobmann Volker Raus.

Unter den Befürwortern für den Erhalt der Eisenbahnbrücke befinden sich mehr als 30 prominente Personen, darunter Künstlerin Waltraud Cooper, Architekt Friedrich Achleitner oder auch Brückenbauingenieur Erhard Kargel. „Die Eisenbahnbrücke ist ein architektonisches Wahrzeichen von Linz“, sagt er. (cl)

Kindergarten oder

Hiesel will in der Kinderbetreuung Wahlfreiheit für Familien

„Man sollte überlegen, ob man Frauen, die sich daheim um die Kinder kümmern wollen und keiner Erwerbsarbeit nachgehen, nicht jenen Betrag anbieten, den sich der Staat erspart, weil keine Leistungen für die Kinderbetreuung in Anspruch genommen werden.“

VOLKSBLATT: Die SPÖ hat einen Gerechtigkeits-Wahlkampf mit dem eingängigen Slogan „Die Reichen sollen zahlen!“ angekündigt. Sollen die Reichen zahlen?

HIESL: Gleich vorweg, damit es keine Missverständnisse gibt: Ich habe überhaupt kein Mitleid, wenn die wirklich Reichen etwas abgeben müssen. Ich bin aber nicht sicher, dass wir die Reichen erwischen, denn nichts ist leichter ins Ausland zu transferieren als Geld; dann haben wir zwar höhere Steuern, aber weniger Geld. Finanzminister Ferdinand Lacinis, ein Sozialdemokrat, hat sich ja etwas dabei gedacht, als er die Vermögens- und andere Steuern abgeschafft und gegen die Zins-ertragssteuer getauscht hat. Ich bin

Interview
Mit Oberösterreichs ÖAAB-Obmann LH-Stv. Franz Hiesel sprach Michael Kaltenberger

„Man sollte überlegen, ob man Frauen, die sich daheim um die Kinder kümmern wollen und keiner Erwerbsarbeit nachgehen, nicht jenen Betrag anbieten, den sich der Staat erspart, weil keine Leistungen für die Kinderbetreuung in Anspruch genommen werden.“



Will eine umfassende Gerechtigkeits-Debatte: ÖAAB-Obmann LH-Stv. Franz Hiesel

jedenfalls strikt dagegen, dass der Staat jenen in die Taschen greift, die sich mit versteuertem Geld einen bescheidenen Wohlstand, ein Einfamilienhaus oder eine Eigentumswohnung, geschaffen haben. Bei Vermögen über einer Million Euro kann man reden, wenn gesichert ist, dass das Kapital nicht ins Ausland abfließt. Allerdings geht für mich eine Gerechtigkeits-Debatte weit über die Reichensteuer hinaus.

Was gehört für Sie noch zu einer Gerechtigkeits-Debatte?

Gerecht ist, wenn man den Pendlern einen fairen Anteil an ihren Aufwendungen für den täglichen Arbeitsweg refundiert. Der ÖAAB hat ein Modell vorgelegt, das auch die Teilzeitarbeiter und Niedrigverdiener berücksichtigt. Das ist gerecht. Und eine Frage der Gerechtigkeit ist es auch, dass die Familien nicht auf den vollen Kosten für die Kinder sitzen bleiben, denn die Familien erbringen große Leistungen für die gesamte Gesellschaft. Denken Sie an die Pensionen: Ohne Kinder wird es keine Beitragszahler geben, und ohne Zahler funktioniert das System nicht. Daher muss die Gesellschaft anerkennen, auch finanziell, dass die Familien gut leben können. Der ÖVP-Vorschlag

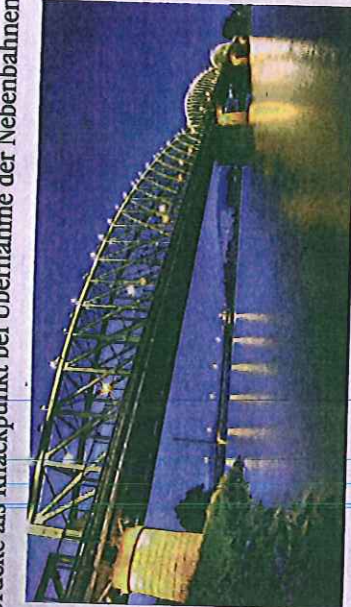
In der Steuermark gibt es die Mitzahlpflicht der Kinder bei der Pflege, was mittlerweile auch in ÖÖ debattiert wird.

Davon halte ich gar nichts, weil es wieder nur diejenigen erwischt, die Kinder haben, bei den Kinderlohn kann man die Rechnung für die Pflege ans Christkind schicken. Und auch die Heranziehung der Vermögen ist ein Problem, weil dann jene zum Hand-kuss kommen, die gespart haben; wer alles rechtzeitig übertragen oder den Kindern überschrieben hat, kommt ungeschoren davon. Auch

Geld für die Mütter

Eisenbahnbrücke als Knackpunkt bei Übernahme der Nebenbahnen

7000 Euro steuerfrei pro Kind und Jahr — ist ein guter Anfang, ich würde aber weiter gehen und alle nicht berufstätigen Personen in der Familie einbeziehen.



Die Linzer Eisenbahnbrücke ist der Knackpunkt im Vertrag zwischen dem Land Oberösterreich und dem Bund über die Übernahme von vier Nebenbahnen.

Die ÖVP setzt in der Kinderbetreuung auf Wahlfreiheit.

SPÖ auf staatliche Einwirkung.

Mein Weg ist natürlich die Wahlfreiheit für die Familien. Wenn ich mir anschau, dass die Kinderbetreuung mehr kostet als manche Frau im Verkauf oder als Hilfskraft verdient, dann sollte man überlegen, ob man den Frauen nicht die Möglichkeit anbietet, eine gewisse Zeit bei den Kindern zu bleiben und ihnen dafür das Geld gibt, das sich der Staat bei der Kinderbetreuung erspart. Ich bin überzeugt, dass sich viele Mütter dafür entscheiden würden.

da muss man einen Gerechtigkeits-Schritt setzen. Und zwar?

Der ÖAAB hat ein Modell für einen Pflegefonds vorgelegt, in den jeder Einkommensbezieher einzahlt; zum Beispiel ein Prozent vom Einkommen. Und dann kann man noch überlegen, ob man nicht jene begünstigen soll, die Kinder haben, denn 80 Prozent der Pflege passieren in der Familie.

Nebenbahnen: Land und Bund — fast! — einig

Sie sind im Verhandlungsteam für die Übernahmen von vier Nebenbahnen — Mühlkreisbahn, Hausruckbahn, Aschacher Bahn und Almbahnen — vom Bund. Warum tut sich das Land das an? Wird was aus der Übernahme? Wir sind mit dem Bund so gut wie einig; aber nur der Bund 50 Prozent der Investitionen in die vier Bahnen von insgesamt 260 Millionen Euro übernehmen wird, die zweiten 130 Millionen zahlt das Land. Die Sanierung ist notwendig, weil die ÖBB die Bahnen sträflich vernachlässigt

haben. Und eine Übernahme der Bahnen, um sie dann zuzusperren, kommt für uns nicht in Frage. Die Zeit drängt, denn 2017 läuft der Verkehrsdiensvertrag mit den ÖBB aus. Bis dahin ist der Betrieb gesichert, doch dann würden die Bahnen eingestellt.

Sie haben gesagt „fast einig“. Wo liegt der Stolperstein?

Der Stolperstein ist die Eisenbahnbrücke, die der Bund ebenfalls anhängen will, was aber nicht in Frage kommt. Die Eisenbahnbrücke gehört den ÖBB, sie steht unter Denkmalschutz, sie verbindet als Straßenbrücke zwei Gemeindestraßen der Stadt Linz. Und sie steht vor der Sperre, eine Sanierung ist teuer.

Wie stellt man sich beim Land eine Lösung vor?

Es gibt mehrere Möglichkeiten: Entweder übernimmt die Stadt Linz die Brücke. Oder die Brücke wird von den ÖBB saniert und übergeben oder sie wird mit einer finanziellen Dotation für die Sanierung übergeben. Aber einfach so — das geht nicht, dann wird der Vertrag eben nicht unterschrieben.

Verunsicherung über Ordinationsschließungen

Für Verunsicherung sorgte gestern Oberösterreichs Arztleitungspräsident Peter Niedermoser, der die Nachricht verbreitete, am 16. Jänner 2013 gebe es österreichweit Praxis-schließungen. Was Niedermoser nach der Protestversammlung der Österreichischen Ärztekammer (ÖAÖK) als beschlossene Sache hinstellte, entpuppte sich nach Auskunft der ÖAÖK als Überlegung. Ordinationsschließungen am 15. Jänner seien keineswegs fix. Gegenüber der APA ruderte Niedermoser im Lauf des Donnerstags zurück: Er habe diesen Termin einem Papier über die nächsten geplanten Schritte entnommen. Die ärztliche Standvertretung macht gegen die von Bund, Ländern und Sozialversicherungen geplante Gesundheitsreform mobil.

Schelling fordert von Ärzten „positive Einstellung“

Über die Reformschritte wird heute in der politischen Steuerungsgruppe wieder verhandelt, zentraler Punkt ist eine Dämpfung des Kostenanstiegs durch eine Bindung an das BIP. Hauptverbandschef Hans Jörg Schelling forderte von der Ärzteschaft gestern unter anderem patientenfreundlichere Öffnungszeiten, ein besseres Wartezeitenmanagement, weniger Doppel- und Mehrfachuntersuchungen sowie eine „positive Einstellung“ zur elektronischen Gesundheitsakte und der e-Medialition.

PH melden Studenten- und Absolventen-Rekord

„Dreifach-Rekord“ für die pädagogischen Hochschulen (PH): Erstmals gab es noch nie so viele Neueinschreibungen (rund 5400), zweitens ist die Studentenzahl auf Rekordniveau, mit rund 15.000 hat sie sich im Vergleich zum Studienjahr 2008/09 von 7455 fast verdoppelt, und drittens stieg die Zahl der Absolventen von rund 600 auf knapp 2700. Kommande Woche sollen bei einer Konferenz der PH-Rektoren Fragen der Umsetzung der neuen Lehrerausbildung diskutiert werden.



Im Zeitgeist liegen Vorschläge wie der des oberösterreichischen Familienreferenten Franz Hiesel, der den Müttern (oder Vätern) das Daheimbleiben bei den Kindern erleichtern will, nicht. Der Zeitgeist weht aus einer anderen Richtung: Möglichst früh weg

Zurück zum Herd?

von der Familie in sogenannte außerhäusliche Betreuungseinrichtungen, und das möglichst ganzen Tag über. Das sei, angeblich durch Studien bewiesen, das Beste für die Kinder, heißt es. Offen ist allerdings die Frage, ob die Kleinen das auch so sehen.

Und immer, wenn es um die Wahlfreiheit der Eltern geht, die auch die Möglichkeit einschließt, daheim bei den Kindern zu bleiben, ertönt aus dem linken Eck der Kampf: Zurück zum Herd! Mag schon sein, dass manche den Herd als Folterinstrument sehen; noch viel mehr vielleicht das, was sie darauf kochen. Aber für viele hat der Herd keinen Schrecken. Daher sollte man die Familien so fördern, wie sie leben möchten: Wer arbeiten will, soll arbeiten, für die muss der Staat Betreuungseinrichtungen zur Verfügung stellen; andere wollen daheim bleiben, denen muss der Staat die Betreuung der Kinder daheim ermöglichen. Gleichberechtigt, ohne Ideologie und ohne Vorurteile.

Wir brauchen die Familien; glückliche Familien mit — möglichst vielen — glücklichen Kindern. Parteipolitik bei der Förderung können wir uns nicht leisten, bei dieser Bevölkerungsentwicklung schon gar nicht!

Anwesenheit - Linz extra

23. 11. 2012

Seite 28

LINZ EX

Maroder Bau gefährdet Vertrag zwischen

dem Land und Bund

Die Eisenbahnbrücke „heißeste Kartoffel“

ist derzeit im Land!

Für immer mehr entscheidende Projekte wird die Linzer Eisenbahnbrücke zum Dreh- und Angelpunkt: Denn neben der zweiten Schienenachse hängen nun auch die Nebenbahnen am 112 Jahre alten Bau. Und damit beschäftigt sie mittlerweile nicht mehr nur Stadt und ÖBB, sondern auch intensiv das Land und den Bund!

Auf Hochtouren laufen die Verhandlungen zwischen dem Land Oberösterreich und dem Bund zur Übernahme von Mühlkreisbahn, Aschacherbahn, Almtal- und Hausruckbahn – wir berichteten. In vielen Punkten haben die Verantwortlichen schon Lösungen gefunden – so wird der Bund dem Land die Bahnen quasi schenken, und noch einmal die Hälfte der notwendigen Investitionskosten von 260 Millionen Euro dazulegen.

Doch nun könnte die Eisenbahnbrücke den Deal noch zum Scheitern bringen. Denn sie wird wie eine „hei-



ße Kartoffel“ herumgereicht – keiner will sie. „Die Brücke ist der größte Brocken. Wegen ihr kann der Vertrag noch scheitern“, bestätigt LH-Vize Franz Hiesl.

Derzeit wartet die Stadt auf das Urteil der Denkmalschützer und hofft, dass ein Abriss möglich ist. Doch die Entscheidung wird nicht vor März fallen. Hiesl: „Wir übernehmen sie, wenn uns der Bund Geld dafür gibt. Ich würde sofort eine Straßenbrücke bauen. Dann bricht der Verkehr nicht zusammen, wenn die Brücke gesperrt werden muss.“

„Bei der Eisenbahnbrücke brauchen wir dringend eine vernünftige Lösung zwischen Stadt und Land.“

Verkehrslandesrat Reinhard Entholzer

Baustellen-Lösung wird dauerhaft Linz entstauen

Für die Sanierung der Voest-Brücke werden Bypass-Brücken errichtet
Dadurch kann danach der Verkehr auf der A7 entflechtet werden

Staus stehen auf den Linzer Brücken nahezu täglich auf dem Programm. Immerhin quälen sich täglich mehr als 100.000 Fahrzeuge über die Voest- und weitere 50.000 über die Nibelungenbrücke. Und wenn man an die ungewisse Zukunft der Eisenbahnbrücke denkt, wäre ein Verkehrskollaps durch die ab dem Jahr 2017 notwendige Sanierung der Voestbrücke vorprogrammiert. Daher wird die Asfinag zwei Bypassbrücken mit Gesamtkosten von knapp 69 Millionen Euro errichten. Die gute Nachricht: Nach der Sanierung werden diese Brücken bleiben, dadurch soll der Verkehr entflochten und das Spurwechsel-Chaos auf der Brücke beendet werden.

2017 könnte auch schon die 4. Donaubrücke fertig sein. „Wir sind beim Westring genau im Plan“, so LH-Stv. Franz Hiesl. Noch heuer wird das Planauflegerverfahren beginnen, im kommenden Jahr soll die UVP über die Bühne gehen, 2014 alle restlichen

Genehmigungen — „Ich rechne fest mit dem Baubeginn 2015“, so Hiesl, geplante Fertigstellung ist 2017/18.

Bei der dritten Linzer Brücke scheint sich hingegen der gordische Knoten noch nicht aufzulösen. Zwischen ÖBB und Stadt

Linz gibt es bei der Eisenbahnbrücke weiterhin ein Patt. Für die Übernahme der Mühlkreisbahn habe das keine Auswirkungen — dafür brauchen wir die Brücke nicht“, am Zug sieht Hiesl die Stadt, die ÖBB und das Denkmalamt.



Die Sanierung der Autobahnbrücke soll 2017 starten, dann könnte auch schon die 4. Donaubrücke fertig sein. Noch in den Sternen steht hingegen die Zukunft der Eisenbahnbrücke — ÖBB und Stadt Linz schieben sich gegenseitig die Verantwortung zu. Fotos: vo



KURIER

Quelle: Kurier.at

Adresse: <http://kurier.at/chronik/oberoesterreich/luger-das-land-soll-sich-um-die-eisenbahnbruecke-kuemmer/1.420.558>

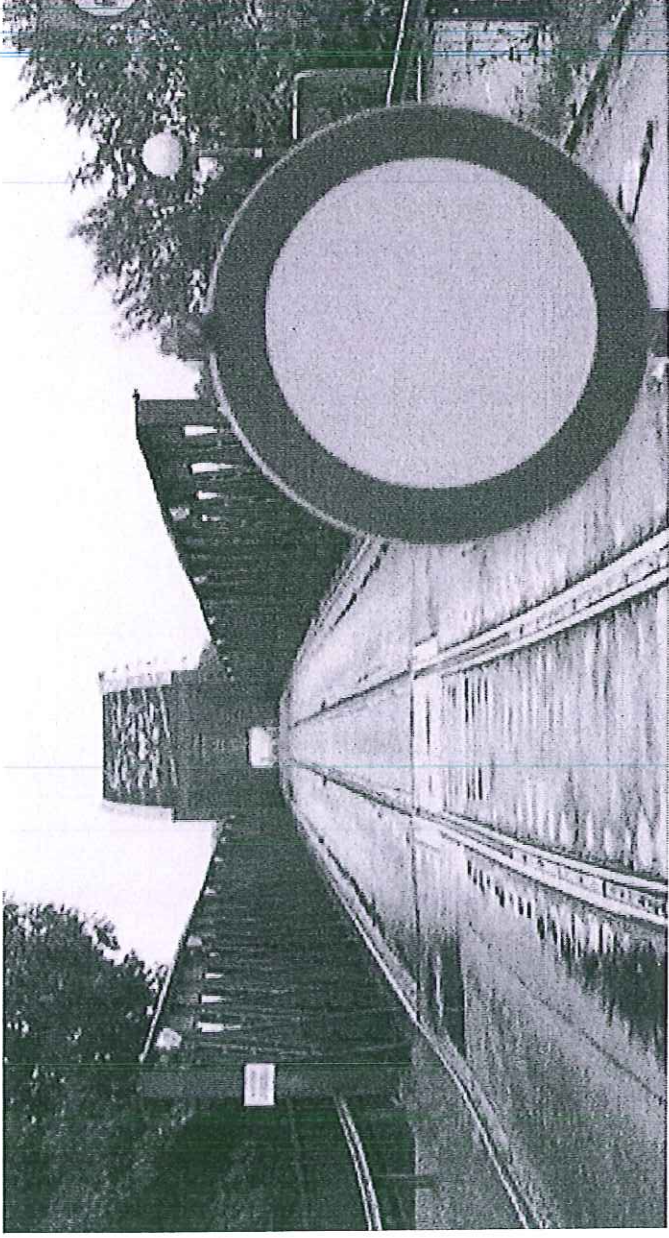
Datum: 24.11.2012, 18:49

Linz

Luger: Das Land soll sich um die Eisenbahnbrücke kümmern

Vorstoß von Vizebürgermeister sorgt für Wirbel. ÖVP-Mann Hiesl strikt dagegen.

Autor: Daniel Voglhuber



Auf Ablehnung stößt beim Land die Forderung des Linzer Vizebürgermeisters Klaus Luger (SP), es solle die Eisenbahnbrücke übernehmen. „Will man die Regionalstraßenbahn aus dem Mühlkreis bis zum Linzer Hauptbahnhof weiterführen, was für Tausende Pendler sinnvoll ist, so muss die Brücke im Paket mit den Nebenbahnen mitgekauft werden“, findet Luger.

Besonders wichtig sei eine rasche Einigung zwischen Bund und Land über die zukünftigen Eigentumsverhältnisse. Denn in den kommenden Monaten wird ein abschließendes Gutachten des Bundesdenkmalamtes erwartet, das letztendlich über Neubau oder Sanierung des maroden und 112 Jahre alten Donauübergangs entscheidet. „Einer zügigen Umsetzung im Sinne der Pendler stünde dann nichts mehr im Wege.“

Der Idee, dass das Land alleine die Konstruktion übernehmen soll, kann Lugers Parteikollege, Verkehrslandesrat Reinhold Entholzer, wenig abgewinnen. „Wir brauchen eine vernünftige Vereinbarung zwischen Stadt und Land“, plädiert Verkehrslandesrat Entholzer. „Die Stadt braucht die Brücke für die zweite Straßenbahn-Achse und den Individualverkehr, das Land braucht sie für die Regiotram.“ Weil es eben „um das liebe Geld“ gehe, müssten sich beide Parteien für sinnvolle Gespräche zusammensetzen.

Für das Büro von Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) kommt eine Übernahme durch das Land überhaupt nicht in Frage. „Den

Nagel wollen wir uns sicher nicht eintreten. Die Brücke gehört den ÖBB und vor ihr liegen Gemeindestraßen“, sagt Hiesl-Sprecher Thomas Brandstetter.

Vorstellbar sei eine Abnahme nur dann, wenn sie vorher vom Eigentümer ausreichend saniert wird oder ausreichende finanzielle Mittel für eine Sanierung oder einen Neubau zur Verfügung gestellt werden.

Stichworte: Eisenbahnbrücke Linz,

Wunschkonzert. O.Ö., S.16, 25.11.2011

Wunschkonzert Eisenbahnbrücke

Wunschkonzert um die Eisenbahnbrücke: Während das Land den maroden Bau von den ÖBB nur mit einer finanziellen Spritze des Bundes übernehmen will, fordert der Linzer SP-Vize Klaus Luger: „Die Brücke muss im Paket mit den Nebenbahnen mitgekauft werden.“

Eisenbahnbrücke als Knackpunkt bei Übernahme der Mühlkreisbahn

Land will die denkmalgeschützte Brücke nicht von den ÖBB übernehmen: „Außer der Bund kommt für die Sanierung auf“

LINZ. Erneut wird die marode, 112 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke zum Zankapfel: Während das Denkmalamt noch bis Mitte 2013 überprüfen lassen will, wie schützenswert die Brücke ist, soll das Bauwerk - nach Wunsch von ÖBB und Bund - bald den Besitzer wechseln. Denn wenn, wie berichtet, das Land die Mühlkreisbahn von den ÖBB übernimmt, soll die Brücke im Paket enthalten sein. „Die Brücke nehmen wir sicher nicht“, sagt der für den Straßenbau zuständige Landeshauptmann-Stellvertreter

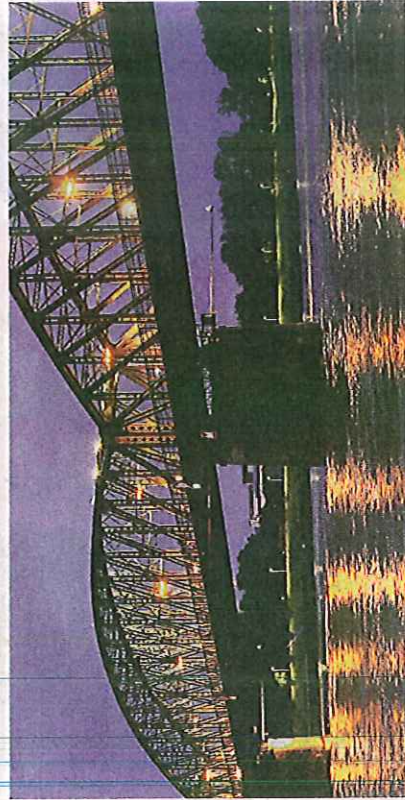
Franz Hiesl. „Außer der Bund kommt für die Sanierung auf.“ Ansonsten sei die Brücke eine Sache der ÖBB und der Stadt Linz, der die Zufahrten zur Brücke gehörten.

Der Linzer Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) macht sich für eine Übernahme durch das Land stark: „Will man die Regionalstraßenbahn aus dem Mühlviertel bis zum Hauptbahnhof weiterführen, muss die Brücke mitgekauft werden.“

Weitere große Verkehrsprojekte sieht Hiesl entspannter: Der Baubeginn des Linzer Weststrings im ers-

ten Halbjahr 2015 ist für ihn in greifbarer Nähe. Nächstes Jahr soll die Umweltverträglichkeitsprüfung abgeschlossen werden, heuer sollen die Pläne in Linz und Puchenu öffentlich ausgestellt werden.

Für die Umfahrung Haid könnte es noch heuer eine Lösung geben. Besonders schwierig gestaltet sich die Suche nach einer geeigneten Stelle für den Autobahnanschluss A1/A25. Bis Ende November soll die Asfinag einen entscheidungsreifen Variantenvergleich ausgearbeitet haben.



Die sanierungsbedürftige Eisenbahnbrücke wurde erneut zum Zankapfel. (vowe)

Eisenbahnbrücke: Luger fordert eine rasche Lösung

LINZ. Wer wird der künftige Besitzer der Eisenbahnbrücke? Diese Frage beschäftigt Stadt- und Landespolitik. Nachdem, wie berichtet, das Land die Mühlkreisbahn von den ÖBB übernehmen soll, soll die denkmalgeschützte Brücke im Paket enthalten sein. Für den Straßenbaureferenten Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) kommt dies nicht in Frage, außer wenn der Bund für eine Sanierung aufkommt.

Der Linzer Vizebürgermeister und Verkehrsreferent Klaus Luger (SP) pocht nun auf eine rasche Lösung. Er geht davon aus, dass sich die Stadt an der Eisenbahnbrücke beteiligen wird. „Uns ist bewusst, dass wir das Projekt mitfinanzieren müssen, nur alleine werden wir das nicht tun.“ Noch ist nicht sicher, ob das Denkmalamt eine Aufhebung des Denkmalschutzes genehmigt oder nicht. Erst Anfang bis Mitte des kommenden Jahres werden die Experten hier zu einer Entscheidung gelangen.

Bahnbrücke in Linz steht vor Sperre

- **Dringende Maßnahmen sind nötig**
- **Ab Böen von 90 km/h unbefahrbar**

Die Lage rund um die Eisenbahnbrücke spitzt sich zu: Wird sie gesperrt, müssen täglich bis zu 15.000 Autos ausweichen.

Linz. „Die Zeit drängt“, so der Linzer Stadtchef Franz Dobusch (SPÖ). „Das Risiko, die Eisenbahnbrücke offen zu lassen, ohne etwas zu tun, nehmen wir nicht auf uns.“ Fieberhaft arbeiteten Experten an Maßnahmen, um den desolaten Bau über den 31. Dezember hinaus nutzbar zu halten. „Wenn nicht bald etwas geschieht, wird die Bezirksverwaltungsbehörde die Brücke im Jänner 2013 dicht machen“, so Verkehrsreferent Klaus Luger (SPÖ).

Akute Gefahr. Schon 2009 sprach ein Gutachten das Urteil: Der Stahlkoloss ist nicht länger als bis Ende 2012 benutzbar. „Weitere Untersuchungen zeigten dann, dass die Brücke noch viel maroder ist“, so Luger. Mehr als 50% seien durchgerostet, nicht mehr sanierbar. „Die Gefahr, von Stahlteilen erschlagen zu werden, auf Donaulände oder Fahrbahn, ist akut.“

Es könne nur noch geflickt werden, um den Betrieb aufrecht zu halten. „Wir brauchen in den nächsten Wochen Entscheidungen“, so Dobusch. Und selbst dann überwache künftig ein Warnsystem die Windstärke. „Ab 90 km/h wird gesperrt.“ Die 15.000 Fahrzeuge, die hier täglich queren, müssen dann ausweichen.

Bangen. Das Schicksal der ÖBB-Nebenbahnen und 2. Bim-Achse hängt an der



Schwarzl

Flicken, sonst wird die Brücke gesperrt.

Bahnbrücke. Abriss oder nicht – das hängt nun von der Entscheidung des Denkmalamtes ab.

oo⁴ & Linz
Titel-Blatt (S. 1)
Mi, 28. 11. 2012

O.O. Nacht. Eures Nacht, 530, 28.11.2012

Sperre der Eisenbahnbrücke mit Ende des Jahres ist noch nicht vom Tisch

Stadt Linz wartet noch immer auf Freigabe durch Gutachter – Windwarnsystem geplant

LINZ. „Bis Mitte Dezember müssen die Gutachter sagen, ob die Eisenbahnbrücke auch in Zukunft benutzt werden kann. Sonst müssen wir die Brücke Ende des Jahres sperren“, sagt der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP). Denn: „Ich habe nicht vor, das Risiko auf mich zu nehmen.“

Derzeit arbeite Gutachter Josef Fink intensiv an einem Maßnahmenkatalog für den Erhalt der 112 Jahre alten maroden Brücke, der bis Mitte Dezember fertig sein soll. Dobusch ist aber überzeugt, dass eine Sperre „mit allergrößter Wahrscheinlichkeit“ zu vermeiden sei.

Der Bürgermeister kündigt eine weitere Maßnahme an: „Es wird wohl ein Windwarnsystem geben müssen.“ Bei einer Windgeschwindigkeit von mehr als 90 Stundenkilometern sei das Risiko, die Brücke zu überqueren, zu groß. Umgesetzt werden könnte das System mit einer Ampel, die sich bei hohen Windgeschwindigkeiten auf Rot stellt.

In Bezug auf die von den ÖBB geforderte Übernahme der Brücke durch das Land spricht sich Dobusch für eine Kostenteilung aus. Wie berichtet, will das Land vier Regionalbahnen, darunter die Mühlkreisbahn, von den ÖBB über-

nehmen. Dabei wollen die ÖBB die Brücke gleich mitüberegeben. Für die Investitionen erhält das Land etwa 130 Millionen. Dobuschs Plan: Ein Teil des Geldes soll für die Brücke verwendet werden, den Rest teilen sich Stadt und Land. „Es wäre höchst an der Zeit, dass wir endlich an einem Strang ziehen.“

Kritik an den Plänen äußert Vizebürgermeister Erich Watzl. Hätte der Gemeinderat den im Vorjahr gefassten Beschluss, neben der Eisenbahnbrücke einen weiteren Übergang stromabwärts zu errichten, umgesetzt, gäbe es jetzt sicher schon ein einreichfähiges Projekt, so Watzl. (hes, cb)

■ BILANZ

Nach 25 Jahren zieht Bürgermeister Franz Dobusch Bilanz über die Verkehrspolitik: Die Zahl der Passagiere der Linz Linien stieg seit 1988 von 65,7 auf 102 Millionen Fahrgäste pro Jahr, das Streckennetz wuchs um 73,1 auf 201, 5 Kilometer. Die Zahl der Parkplätze im Zentrum erhöhte sich von 8733 auf 11.856. Dabei wurde die Zahl der Dauerparkplätze stark dezimiert, dafür 5337 Tiefgaragenplätze geschaffen.

Verh. 0.Ö., 512, 18.11.2012

Entscheidende Wochen für die Linzer Eisenbahnbrücke

Dobusch: Mitte Dezember okay für Weiterbenützung

LINZ — Bei der Linzer Eisenbahnbrücke naht eine Entscheidung über eine Weiterbenützung nach dem 31. Dezember 2012 sowie die dafür notwendigen Reparaturmaßnahmen. Bürgermeister Franz Dobusch geht davon aus, dass die Sachverständigen Mitte kommenden Monats grünes Licht geben werden. Möglicherweise könnte die Installierung einer Windwarnanlage für die Benützung der Eisenbahnbrücke notwendig werden.

Wie berichtet sprechen sich die Stadt Linz und der Eigentümer ÖBB für einen Abriss des denkmalgeschützten, 125 Jahre alten Linzer Wahrzeichens aus. Voraussichtlich im Februar dürfte das Bundesdenkmalamt über die beantragte Aufhebung des Denkmalschutzes entscheiden. Offen ist nach wie vor, ob das Land OÖ im Zuge der geplanten Übernah-

me von fünf Nebenbahnen der ÖBB auch die Eisenbahnbrücke erwirbt.

Bewohnerparkplätze sollen 2013 umgesetzt werden

Laut Verkehrsreferent Vbgm. Klaus Luger soll im kommenden Jahr die Entscheidung darüber fallen, wie viele der derzeit 900 Dauerparkplätze in der Innenstadt in Kurzparkzonenplätze mit Bewohnerparkkarten umgewidmet werden. Geplant sei, die Veränderungen mit den Bewohnern, Wirtschaftstreibenden, der Arbeiterkammer und Pendlervertretern abzusprechen. Obwohl sich die Zahl der Parkplätze in Zentrum der Landeshauptstadt seit 1988 um 36 Prozent auf 11.856 erhöht habe, Sorge die gestiegene Zahl von Einpendlern und Kfz-Haltern in Linz für einen Parkplatzdruck. *hw*

Provenienz. Aus esdra, 529, 28.11.2012

Gutachten für längere Nutzungsdauer verzögert sich weiter

„Rotlicht“ für Eisenbahnbrücke

Die Linzer SP sitzt derzeit auf Nadeln: Denn für Ende November war das „erlösende“ Gutachten angekündigt, das der Eisenbahnbrücke ein längeres Haltbarkeitsdatum über Ende des Jahres hinaus attestiert. Doch wieder verzögert sich die Expertise. Dafür könnte der rostige Bau Ampeln und ein Windwarnsystem bekommen.

Wie kaputt muss die Eisenbahnbrücke sein, wenn die Experten sich über ein Windwarnsystem Gedanken machen? Gleichzeitig wird überlegt, mit der Anlage eine Ampel zu koppeln. Und wenn Gefahr in Verzug ist,

etwa durch starken Wind, wird der Donauübergang gesperrt. „Kein Politiker wird die Verantwortung übernehmen, die Brücke offen zu lassen, ohne dass sie zu 100 Prozent sicher ist“, erklärt Stadtchef Franz Dobusch.

Er ärgert sich, dass die Entscheidungen nicht rechtzeitig getroffen werden: „Der Bund hat dem Land bei der Übernahme der Nebenbahnen einen Vertrag angeboten, der die Eisenbahnbrücke beinhaltet. Wir werden das Thema nicht abschieben, aber wir müssen an einem Strang ziehen.“

Wegen zahlreicher Reparaturen im heurigen Jahr ist eine Sperre mit Jahresende übrigens unwahrscheinlich.

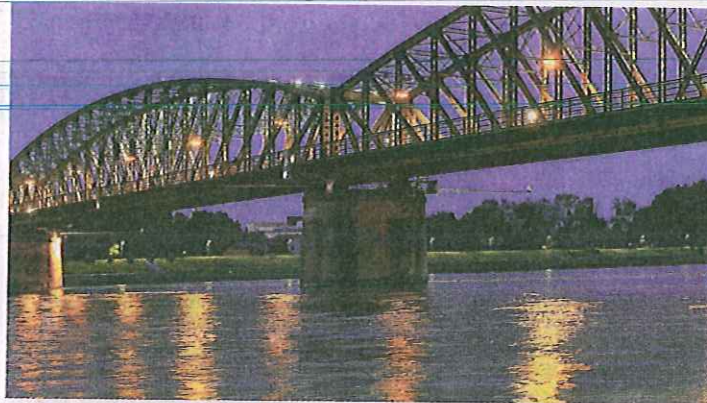
enken“, Kepler-Salon (19.30 Uhr) ● Kinderfilmfestival, Movimiento (10/14.30/17.30 Uhr)

EISENBAHNBRÜCKE

Gutachter: Brückenabriss würde über 30 Millionen Euro einsparen

LINZ. In der Diskussion um die Zukunft der maroden Eisenbahnbrücke legt Verkehrsreferent Klaus Luger (SP) erstmals die konkreten Kosten aller drei möglichen Bau-Szenarien auf den Tisch. Dabei wird klar: Mit 102 Millionen Euro Kosten wäre die Sanierung der Brücke und der Neubau eines Donauübergangs stromabwärts mit Abstand die teuerste Variante.

von JÜRGEN AFFENZELLER



Sanierung und Erhaltung der Eisenbahnbrücke: laut Gutachtern teuer Foto: vowe

Erst wenn man konkrete Kostenaufstellungen habe, wolle man weiterreden, betonte jüngst VP-Chef Erich Watzl, der nach wie vor für die Sanierung der 112 Jahre alten Brücke votiert. Erst

kürzlich bildete sich eine Privatinitiative mit dem Namen „Rettet die Eisenbahnbrücke“, die die Brücke sogar zum Weltkultur-Erbe machen will - Tips berichtete. Die von Vizebürgermeister Klaus

Luger vorgelegten und vom Wiener Universitätsprofessor Josef Fink erarbeiteten Kostenaufstellungen heizen die Diskussionen erneut an und zeigen: Wenn man sich zur Rettung der Brücke

entschließt, wäre dies eine kostspielige Angelegenheit: Die Kosten beim Szenario „Sanierung Eisenbahnbrücke mit Nachbartragwerk als Spannbetonbrücke“ belaufen sich demnach auf brutto 94 Millionen Euro, davon alleine 40,2 Millionen Euro für die Sanierung der Eisenbahnbrücke. Eine Sanierung der Eisenbahnbrücke mit Nachbartragwerk im (teureren) gestalterischem Kontext zum Bestand beliefe sich gar auf 102 Millionen Euro. Ein Abbruch der bestehenden Eisenbahnbrücke und die Errichtung einer Solitärbrücke mit allen nötigen Funktionen käme laut Fink, der seine Daten mit den ÖBB und dem Tiefbau Linz abstimme, lediglich auf 57 Millionen Euro. ■

Bund fordert, dass mit den Nebenbahnen auch der marode Donauübergang übernommen wird • Kein Kompromiss in Sicht Eisenbahnbrücke ist für das Land „die Katze im Sack“

Zur „Never Ending Story“ wird die Debatte um die Linzer Eisenbahnbrücke: Am Donnerstagabend fand in Wien im Ministerium ein neuerlicher Termin zur Übernahme der Nebenbahnen statt. Neu: Dieses Mal war neben Landesrat Reinhold Entholzer auch Vizebürgermeister Klaus Luger mit von der Partie – der Bund erhoffte sich eine Lösung für die Eisenbahnbrücke.

Der Vertrag zur Übernahme der Nebenbahnen – Mülhkreisbahn, Aschacherbahn, Almtal-, Hausrückbahn und Haager Lies – ist weitgehend ausverhandelt. Die Bahnen gehen an das Land, der Bund zahlt gleichzeitig die Hälfte der Investitionskosten von 260 Millionen Euro. Wie berichtet, ist

Nebenbahnen ungültig.

SP-Landesrat Reinhold

Entholzer und Verkehrs-

stadtrat Klaus Luger können

der Vorgehensweise etwas

abgewinnen. „Wir müssen

mit dem Land eine Lösung

finden. Beide brauchen eine

Straßenbrücke – sie wird

auch zu 50 Prozent von

Pendlern benutzt – und bei-

de brauchen eine Schienen-

verbindung“, erklärt Luger:

„Ein Vorschlag wäre eine

Kostenteilung je zur Hälfte,

wir könnten auch gemeinsa-

mer Eigentümer sein.“

Doch einen Schönheits-

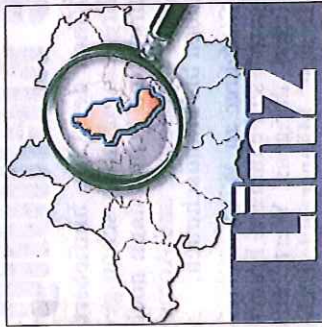
fehler gibt's dabei noch: Bei

der Besprechung in Wien

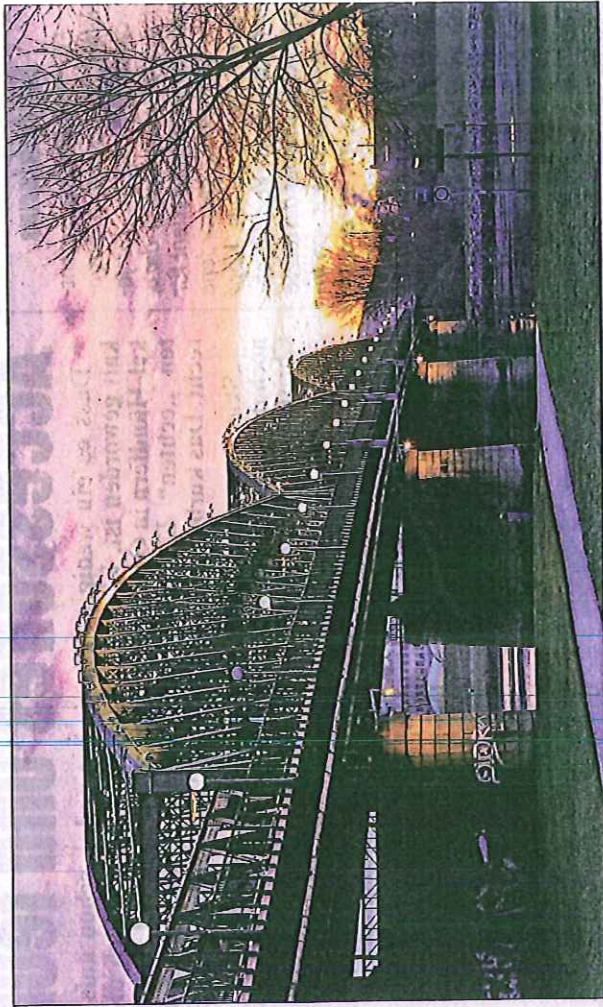
war kein VP-Politiker des

Wir besitzen keine der vier großen Brücken in Linz, müssen aber laufend übereine von ihnen diskutieren.

SP-Verkehrsratsrat Klaus Luger



Landes dabei. Daher betont Landesratsrat Klaus Luger einmal mehr: „Wir kaufen sicher nicht die Katze im Sack. Wenn der Bund klug ist, dann wird die Eisenbahnbrücke von der Diskussion der Nebenbahnen entkoppelt. Denn das Land hat mit dem Donauübergang nichts zu tun.“



Abenddämmerung bei der Eisenbahnbrücke: Auch der Donauübergang selbst ist in die Jahregesam-

der einzige Knackpunkt die Linzer Eisenbahnbrücke.

Denn der Bund sieht diese

als Teil der Mülhkreisbahn.

Daher die Forderung: Wer

der neue Eigentümer des

Donauübergangs wird, sol-

len sich einmal das Land

und die Stadt Linz aus-

schnapsen. Beim Termin ei-

nigten sich die Beteiligten

darauf, dass diese Entschei-

dung bis Ende Juni 2013 fal-

len soll. Denn ansonsten sei

für das Ministerium auch

der Vertrag für alle fünf

Grüne wollen Extra-Geld für die Eisenbahnbrücke



Nadelöhr und Zankapfel zugleich:
Die Eisenbahnbrücke Foto: Land OÖ

„Wir wollen die Regionalbahnen übernehmen — aber nicht zu jedem Preis“ sagt LABg. Ulrike Schwarz, Verkehrssprecherin der Grünen OÖ. Im Klartext: Die rund 100 Millionen Euro für Sanierung oder Neubau der Eisenbahnbrücke lasse sich das Land OÖ nicht aufs Auge drücken, so Schwarz in Richtung Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ). Wie berichtet, ist das Land bereit, die vier Regionalstrecken — Mühlkreis-, Almtal-, Hausruck- und Aschacherbahn — zu übernehmen. Die für die Sanierung der vier Strecken veranschlagten 260 Millionen Euro würden sich Land und Bund teilen. Zudem soll nach Vorstellungen des Bundes und auch der Linzer SPÖ das Land die Eisenbahnbrücke übernehmen. „Es ist aber nicht einzusehen, dass nach jahrelangen Versäumnissen von Bund und der Stadt Linz jetzt dem Land OÖ die Kosten für die Sanierung der Eisenbahnbrücke einfach umgehängt werden“, sagt Schwarz. Sollte Bures ihren finanziellen Verpflichtungen nicht nachkommen, sieht die Grüne die Verhandlungen über die Regionalbahnen auf der Kippe. Auch für Verkehrssprecherin Gabriela Moser kommt nicht in Frage, dass von den 130 Sanierungs-Millionen des Landes die Eisenbahnbrücke finanziert wird.

Entscheidung im Frühjahr

Nach Ansicht von Verkehrs-Landesrat Reinhold Entholzer (SPÖ) ist es „Aufgabe von Stadt Linz und Land OÖ, eine Zukunftslösung zu präsentieren“. Man werde aber bis zum Frühjahr warten müssen, „um Sicherheit über die Zukunft der Brücke zu haben“, denn erst dann entscheide das Bundesdenkmalamt.

„Mitgift“ für Eisenbahnbrücke gefordert Auch Grüne wollen Linzer Bau nicht einmal geschenkt

Nach Landeshauptmann Josef Pühringer kritisieren auch die Grünen den Kurs des Bundes bei den Verhandlungen zur Übernahme der Nebenbah-

Verkehrssprecherin Schwarz kritisiert Altlasten bei Bahnen.



Foto: Chris Koller

nen samt Eisenbahnbrücke. „Die ÖBB und die Stadt Linz haben die Brücke jahrelang vernachlässigt. Jetzt sollen wir sie einfach übernehmen. Das geht nicht ohne Zuschuss“, stellt Verkehrssprecherin Ulrike Schwarz klar. Und bekommt auch von Bundes-

ebene Unterstützung. Nationalratsabgeordnete Gabriela Moser meint: „Die Eisenbahnbrücke ist ureigenster ÖBB-Besitz. Diesen will nun der Bund in den Nebenbahnenvertrag hineinpacken. Da schlägt's doch 13!“ Der Vertrag zur Übernahme der Regionalbahnen ist weitgehend ausverhandelt, einziger offener Knackpunkt ist – wie berichtet – die Brücke.

TIPS 5.12.2012

VERKEHR

Sperre von maroder Eisenbahnbrücke am 31. Dezember ist nicht vom Tisch

LINZ. „Ich lasse mir die Verantwortung für die Eisenbahnbrücke, die nicht einmal der Stadt gehört, nicht umhängen“, stellt Bürgermeister Franz Dobusch (SP) klar. Die Folge: Die Verlängerung der bis 31. Dezember garantierten Brückenlaufzeit muss durch Sachverständige erst offiziell fixiert werden.

von JÜRGEN AFFENZELLER

„Wenn die Experten der Bezirksverwaltungsbehörde nicht hundertprozentig einer Laufzeitverlängerung zustimmen, steht auch eine Sperre nach wie vor im Raum“, kündigt Dobusch an. Derzeit laufen genaue Untersuchungen der Behörden, auch



Noch ist die weitere Benützung der Eisenbahnbrücke nicht bestätigt. Foto: vovwe

schreibt der Linzer Bürgermeister, der zudem ankündigt: „Die Brücke ist vor allem anfällig bei stärkeren Windgeschwindigkeiten, wir überlegen etwa, nächstes Jahr eine Windwarn-Anlage an der Eisenbahnbrücke zu installieren, um diese sofort sperren zu können, wenn die Windgeschwindigkeiten auf der Brücke zu hoch sind.“

„Nicht unser Fehler“

Dobusch sieht die Stadt Linz nicht in der Schuld: „Ich lasse mir die Verantwortung für eine Brücke, die nicht einmal uns gehört, sicher nicht umhängen. Die ÖBB als Besitzer boten dem Land die Brücke jüngst an, das nun eindeutig am Zug ist.“

Professor Josef Fink von der TU Wien ist dabei eingebunden, der schon mehrere Gutachten über die Eisenbahnbrücke erstellt hat. „Der Zustand der Brücke ist schlechter als bisher angenommen, Professor Fink will und kann nicht pauschal die Laufzeit um ein oder zwei Jahre verlängern, sondern macht dies von laufenden und notwendigen Sanierungsarbeiten abhängig“, be-

Brücken-Entscheidungen in Linz

Relative Einigkeit beim Westring, gar keine bei der Linzer Eisenbahnbrücke



Ab Montag liegen die Pläne für den Westring öffentlich aus, LH-Stv. Franz Hiesl rechnet mit einem Baubeginn 2015



„Die Pendler stehen jeden Tag vor Linz im Stau“, ärgert sich LAbg. Georg **Ecker** (ÖVP). Ein Hindernis ist die Donau, für die Autofahrer gibt es allerdings Hoffnung: Bei der vierten Donaubrücke beginnt kommende Woche erneut die Planaufgabe und mit einem Baubeginn ist 2015 zu rechnen. Auch die Linzer Abgeordnete Elisabeth **Manhal** (ÖVP) ist optimistisch: „Ausdauer wird früher oder später belohnt — meistens später“, zitiert sie Wilhelm Busch. Die Benutzer der Mühlkreisbahn brauchen aller-

dings noch Geduld. Zwar ist grundsätzlich die Übernahme der Regionalbahnen durch das Land wahrscheinlich, ab 2014 könnte das Land schon für die Mühlkreisbahn verantwortlich sein. „Welche Alternative haben wir bei den Regionalbahnen, wenn der Bund und die ÖBB drohen, dass sie die Bahnen 2017 zusperren“, sagt LH-Stv. Franz **Hiesl**. Zankapfel

Von der Budgetdebatte berichten
Markus Ebert
und **Herbert Schicho**

ist allerdings noch immer die Eisenbahnbrücke. Während die SPÖ-Abgeordneten und SPÖ-Landesrat Reinhold **Entholzer** für eine Übernahme der denkmalgeschützten und verrosteten Brücke eintreten, wollen Grüne und ÖVP den Bund und die Stadt Linz nicht aus der Pflicht entlassen. Bis zum Frühjahr 2013 sollte entschieden sein, ob die Brücke abgerissen werden darf, so Entholzer, aber „wegen der Brücke riskiere ich nicht, dass die Regionalbahnen zugesperrt werden“, so Entholzer. Fotomontage: Land OÖ

Provenienz, Aus extra, 536, 7.12.2012

Im nächsten Jahr werden Öffi-Weichen gestellt:

Eisenbahnbrücke und Tramachse sind Herausforderungen für 2013

Die Verbreiterung der Nibelungenbrücke ist vom Tisch, eine Lösung zur Eisenbahnbrücke und das weitere Vorgehen bei der zweiten Schienenachse lassen weiter auf sich warten. Eigentlich hätten schon im heurigen Jahr für wichtige Verkehrsprojekte die Weichen gestellt werden sollen, aber Verkehrstadtrat Klaus Luger meint zuversichtlich: „2013 ist das Entscheidungsjahr für die Öffis.“

Denn bis Ende Jänner wollen sich Experten des

Landes und der Stadt auf eine Trasse bei der zweiten Schienenachse einigen – so wäre zumindest der Plan.

Außerdem soll feststehen, wie es mit der Eisenbahnbrücke weitergeht. Wie berichtet, ist bei dem rostigen Bau mehr in Schweben als geklärt. Und ob die Brücke bestehen bleibt, hängt letztlich vom Denkmalamt ab.

Große Brocken, die auf die Verantwortlichen zukommen! Bleibt zu hoffen, dass sie im nächsten Jahr einige davon heben können.

49. Wo 20 12

52

VERKEHR

Sperre von maroder Eisenbahnbrücke am 31. Dezember ist nicht vom Tisch

LINZ. „Ich lasse mir die Verantwortung für die Eisenbahnbrücke, die nicht einmal der Stadt gehört, nicht umhängen“, stellt Bürgermeister Franz Dobusch (SP) klar. Die Folge: Die Verlängerung der bis 31. Dezember garantierten Brückenlaufzeit muss durch Sachverständige erst offiziell fixiert werden.

von JÜRGEN AFFENZELLER

„Wenn die Experten der Bezirksverwaltungsbehörde nicht hundertprozentig einer Laufzeitverlängerung zustimmen, steht auch eine Sperre nach wie vor im Raum“, kündigt Dobusch an. Derzeit laufen genaue Untersuchungen der Behörden, auch



Noch ist die weitere Benützung der Eisenbahnbrücke nicht bestätigt. Foto: vovve

Professor Josef Fink von der TU Wien ist dabei eingebunden, der schon mehrere Gutachten über die Eisenbahnbrücke erstellt hat. „Der Zustand der Brücke ist schlechter als bisher angenommen, die weiteren Arbeiten abhängig“, be-

schreibt der Linzer Bürgermeister, der zudem ankündigt: „Die Brücke ist vor allem anfällig bei stärkeren Windgeschwindigkeiten, wir überlegen etwa, nächstes Jahr eine Windwarn-Anlage an der Eisenbahnbrücke zu installieren, um diese sofort sperren zu können, wenn die Windgeschwindigkeiten auf der Brücke zu hoch sind.“

„Nicht unser Fehler“

Dobusch sieht die Stadt Linz nicht in der Schuld: „Ich lasse mir die Verantwortung für eine Brücke, die nicht einmal uns gehört, sicher nicht umhängen. Die ÖBB als Besitzer boten dem Land die Brücke jüngst an, das nun eindeutig am Zug ist.“

Eisenbahnbrücke: Weiter unklar, ob Sperre kommt

Das entscheidende Gutachten ist noch in Arbeit

LINZ. Nach wie vor unklar ist, ob die sanierungsbedürftige Eisenbahnbrücke im kommenden Jahr noch benutzt werden darf. Derzeit arbeitet Gutachter Josef Fink an einem Maßnahmenkatalog für den Erhalt des 112 Jahre alten, denkmalgeschützten Bauwerkes. Dieser soll bis Mitte Dezember vorliegen. Ob sich dieser Termin ausgeht, ist aber fraglich.

„Damit die Brücke über den 31. Dezember hinaus benutzt werden kann, müssen verrostete Eisenstäbe ausgetauscht werden. Das geht derzeit nicht wegen der Witterung“, sagt Vizebürgermeister und Verkehrsstadtrat Klaus Luger (SP). Die Brückenexperten hoffen deshalb auf Tauwetter, um die Arbeiten vorantreiben zu können. Die Stäbe befinden sich zwischen der unteren Stahlkonstruktion und dem Bereich, wo die Fahrbahn auf-

liegt. Erst wenn die Arbeiten abgeschlossen sind, könne die Brücke im kommenden Jahr noch benutzt werden. Geht sich die Maßnahme in den kommenden Wochen nicht aus, wird die Eisenbahnbrücke am 31. Dezember gesperrt.

Auch wenn die Sperre noch abgewendet werden kann, wartet im kommenden Jahr einiges an Arbeit, damit der Übergang weiterhin gefahrlos geöffnet bleiben kann. So ging der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP) vor kurzem davon aus, dass es ein Windwarnsystem für die Brücke geben müsse. Wie berichtet, sei bei einer Windgeschwindigkeit von mehr als 90 Stundenkilometern das Risiko, die Brücke zu überqueren, zu groß. Umgesetzt werden könnte das System mit einer Ampel, die sich bei hohen Windgeschwindigkeiten auf Rot stellt. (cb)

Wochenzeitung. Plus extra, 532, 14.12.2012

Weiter Angst vor einer drohenden Totalsperre

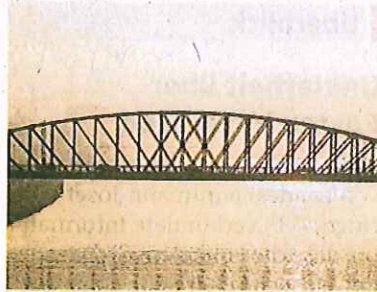
Bleibt Eisenbahnbrücke aus Spargründen jetzt im Dunkeln?

„Immer öfter wird die Beleuchtung der Eisenbahnbrücke nicht eingeschaltet. Ist das wegen der angespannten Lage des Stadtbudgets oder wird das Geld für die Sanierung gespart?“, ärgert sich Volker Raus, Obmann des Vereins „Rettet die Eisenbahnbrücke“. Er fordert, dass die Beleuchtung eingeschaltet wird, um sie „im weihnachtlichen Glanz erstrahlen“ zu lassen.

Unterdessen warten viele Linzer ungeduldig, wie es mit der Brücke weitergeht. Denn eine Sperre mit Ende 2012 ist noch nicht endgültig vom Tisch. Das Gutachten des Wiener Uniprofessors lässt auf sich warten...

Was ist heute los? ● Cembalo-Konzert, Bruckner-Uni (19.30)

00L32A1N4



Zukunft der Brücke weiter unklar (vowe)

Stadt verordnet Tempo 30 auf der Eisenbahnbrücke

LINZ. Weiter unklar ist, ob die dringend sanierungsbedürftige Eisenbahnbrücke im kommenden Jahr noch benutzt werden darf. Sicher ist hingegen, dass die Stadt auf der 112 Jahre alten, denkmalgeschützten Brücke ein Tempo-30-Limit erlassen wird. „Die Verordnung wurde bereits in Auftrag gegeben. Bis Weihnachten wird die 30er-Zone in Kraft sein“, sagt Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Derzeit darf der Übergang mit 50 Kilometern pro Stunde befahren werden.

Grund für die Maßnahme ist jenes Gutachten, das Brückenexperte Josef Fink gerade erstellt. In dem Papier soll das 30er-Limit einer der Schritte sein, damit die Brücke nicht mit 31. Dezember gesperrt werden muss. So sei der Druck auf das Bauwerk wesentlich geringer, wenn die Fahrzeuglenker von 30 anstatt 50 Kilometern pro Stunde herunterbremsen. Kommende Woche soll das Gutachten auf dem Tisch liegen. Dann wird klar, ob und wie eine weitere Benützbarkeit der Brücke zu erreichen ist. (cb)

Eisenbahnbrücke: Zukunft weiter ungewiss

Sperre ab dem Jahreswechsel ist nach wie vor nicht vom Tisch
Stadt Linz verhängt aus Sicherheitsgründen Tempo-30-Beschränkung

LINZ — Bis zum Jahreswechsel sind es nur mehr zwei Wochen, aber noch immer gibt es keine Klarheit darüber, wie es mit der vom Rost stark in Mitleidenschaft gezogenen Linzer Eisenbahnbrücke weitergeht. Eine Sperre des denkmalgeschützten, 112 Jahre alten Donauübergangs ist nach wie vor nicht vom Tisch, teilte Verkehrsreferent Vbgm. Klaus Luger gestern mit.

Laut einem Gutachten des Stahlbauexperten Josef Fink von der TU Wien sind 50 Prozent des Materials so stark verrostet, das es ausgetauscht werden müsste, was rund 40 Mio. Euro kosten würde. Fink kommt in der Expertise allerdings

auch zu dem Schluss, dass die Eisenbahnbrücke mit entsprechenden Zusatzmaßnahmen länger als bis Ende 2012 genutzt werden könnte.

Kommende Woche bringt Entscheidung

Davon wurde laut Luger bereits einiges umgesetzt: So habe der Brückeneigentümer ÖBB Verstärkungsmaßnahmen vorgenommen, nun folge eine Tempo-30-Beschränkung, zu dem zeichne sich ein Verzicht auf Doppeltriebwagen ab, so Luger. Eine für kommende Woche erwartete weitere Stellungnahme Finks werde zeigen, ob bzw. unter welchen Vo-

raussetzungen eine weitere Nutzung der maroden Donauquerung möglich ist. Einmal mehr forderte Luger eine rasche Entscheidung des Denkmalamtes, um einen Neubau realisieren zu können.

Die Eisenbahnbrücke ist derzeit übrigens nur zu zwei Dritteln beleuchtet. Ursache dafür ist nicht wie vom Verein „rettetdieeisenbahnbruecke.at“ vermutet der Sparzwang, sondern vermutlich ein Defekt in einem der Fluter. „Nach Auffinden des Fehlers kann wieder die gesamte Betriebsfähigkeit hergestellt werden“, so Werner Sonnleitner, Leiter Tiefbau beim Magistrat, zum VOLKSBLATT. *hw*



Kommentar
Heinz Wernitznig

Es bleibt nur zu hoffen, dass Verkehrsreferent Luger einen Plan B im Köcher hat, sollte die Eisenbahnbrücke tatsächlich mit Anfang 2013 gesperrt werden müssen. Einen Vorgeschmack darauf bekamen die Autofahrer in Linz bereits zwischen 3. und 9. September in Form kilometerlanger Staus. Dass zwei Wochen vor dem Jahreswechsel noch immer keine Klarheit herrscht, ist ein Armutszeugnis für die Verkehrspolitik in der Landeshauptstadt. Hätte Luger seine Hausaufgaben erledigt, wäre die Entscheidung des Bundesdenkmalamtes schon längst am Tisch.

Plan B

tember in Form kilometerlanger Staus. Dass zwei Wochen vor dem Jahreswechsel noch immer keine Klarheit herrscht, ist ein Armutszeugnis für die Verkehrspolitik in der Landeshauptstadt. Hätte Luger seine Hausaufgaben erledigt, wäre die Entscheidung des Bundesdenkmalamtes schon längst am Tisch.

h.wernitznig@volksblatt.at

Donnerstag, 15. 12. 2012

Bei starkem Wind könnten Teile auf die

Eisenbahnbrücke

So ernst war die Lage bei der Eisenbahnbrücke überhaupt noch nie: Wenn in den nächsten Tagen nicht dringend notwendige Ausbesserungsarbeiten durchgeführt werden können, muss die Brücke ab 1. Jänner 2013 wirklich gesperrt werden. Sonst ist die Gefahr zu groß, dass Teile des Baus auf die Donaulände stürzen!

Aus der Stadt

Wissensturm

Der Wissensturm ist nächste Woche von Mittwoch, 19., bis Freitag, 21. Dezember, jeweils ab 18 Uhr geschlossen.

Bei der maroden Brücke ist jetzt wirklich Gefahr in Verzug – aber nicht für die Autofahrer, sondern für die Sportler und Spaziergänger auf der Donaulände! Denn mehrere Querverstrebungen am Unterbau sind dermaßen verrostet, dass etwa durch starken Wind und Frost Teile herunterfallen könnten.

„Ich kann im Moment nicht mehr garantieren, dass die Brücke am 1. Jänner of-

Donaulände fallen ● Tempo 30 kommt

wird zur Gefahr!

„Der Zustand der Brücke ist ausgesprochen schlecht. Das Ende der Lebensdauer ist sehr, sehr nahe.“

Verkehrsstadtrat Klaus Luger

aus einer früheren Studie, dass der Bau Ende des Jahres gesperrt werden muss, revidieren. Außerdem rechnet Fink derzeit die Lasten

VON ELISABETH STEPHAN

fen ist. Sicherheit geht vor“, meint Verkehrsstadtrat Klaus Luger. Laut dem Brückengutachter Josef Fink müssen noch vor Weihnachten zusätzliche Ausbesserungsarbeiten erledigt werden – erst dann kann er seine Aussagen



auf der Brücke durch und empfiehlt Maßnahmen. Eine davon ist ein Tempolimit von 30 km/h. Diese Beschränkung wird die Stadt noch vor Weihnachten verordnen und umsetzen. Als weitere Maßnahmen werden voraussichtlich Windmessgeräte montiert, bei sehr starken Böen kann der Donauübergang auch kurzfristig gesperrt werden...

Foto: Horst Einöder

Stadt verordnet Tempo 30, um Sperre der Eisenbahnbrücke zu verhindern

Schon in den kommenden Tagen soll das Tempo-Limit auf der Brücke gültig sein

LINZ. Nur noch mit 30 statt wie bisher 50 Kilometern pro Stunde darf die desolate Eisenbahnbrücke künftig befahren werden. Diese Maßnahme verhängte die Stadt aus Sicherheitsgründen. „Die Verordnung wurde bereits in Auftrag gegeben. Bis Weihnachten wird die 30er-Zone in Kraft sein“, sagt Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Er geht davon aus, dass sich die Auswirkungen für den Verkehr in Grenzen halten. Kritisch zu der Maßnahme äußerte sich der Verein „rettetdieeisenbahnbrücke“, der sich für den Erhalt des Bauwerkes einsetzt. Die Initiative „gratuliert für die erste tolle Sanierungsmaßnahme. Die Geschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde zu senken, ist eine technische Meisterleistung“, steht in einer Ausendung zu lesen.



Geringere Belastung

Grund für die Verordnung ist, dass durch die verringerten Geschwindigkeiten die Belastungen für die denkmalgeschützte, 112 Jahre alte Brücke bei Bremsmanövern geringer ausfallen. Außerdem soll der Schritt eine Bedingung sein, damit der Übergang auch im kommenden Jahr noch benutzt werden kann. Ob dies möglich ist, steht immer noch nicht fest. Nach wie vor wartet die Stadt auf das Gutachten des Brücken-

experten Josef Fink, der in seiner Expertise dieser Frage nachgeht. Seine Stellungnahme soll diese Woche vorliegen.

Dann herrscht Klarheit, ob und unter welchen Voraussetzungen eine weitere Nutzung der Eisenbahnbrücke möglich ist. Luger schätzt die Chancen, dass der Übergang auch 2013 geöffnet bleibt, gut ein. Grund zu Optimismus bietet etwa, dass Brücken-

eigentümer ÖBB bereits Sanierungsarbeiten zur Verstärkung des Bauwerkes vorgenommen hat. Als weitere Maßnahme, um die Sperre mit 31. Dezember abzuwenden, zeichnet sich ab, dass Doppeltriebwagen der Mühlkreishahn die Brücke bis auf Weiteres nicht mehr passieren. Entscheidend für die Zukunft des Überganges ist auch, dass die Arbeiten an den Verstärkungen am Unterbau

der Brücke rechtzeitig abgeschlossen werden können.

Bürgermeister Franz Dobusch (SP) hatte wie berichtet vor kurzem eine weitere Maßnahme angekündigt. So wird es wohl künftig ein Windwarnsystem geben müssen. Bei einer Windgeschwindigkeit von mehr als 90 Stundenkilometern sei das Risiko, die Brücke zu überqueren, zu groß, sie müsse dann gesperrt werden. (cb)

der Brücke rechtzeitig abgeschlossen werden können.

Bürgermeister Franz Dobusch (SP) hatte wie berichtet vor kurzem eine weitere Maßnahme angekündigt. So wird es wohl künftig ein Windwarnsystem geben müssen. Bei einer Windgeschwindigkeit von mehr als 90 Stundenkilometern sei das Risiko, die Brücke zu überqueren, zu groß, sie müsse dann gesperrt werden. (cb)

Foto: Weibold

EISENBAHNBRÜCKE

Denkmalschutz: Nach wie vor steht die 112 Jahre alte, baufällige Eisenbahnbrücke unter Denkmalschutz. Vizebürgermeister Klaus Luger (SP) drängt auf eine rasche Entscheidung des Bundesdenkmalamtes (BDA), ob dieser aufgehoben wird. Der Grund ist, dass laut einem Gutachten des Brückenexperten Josef Fink bereits 50 Prozent des gesamten Materials der Brücke in einem Ausmaß verrostet seien, dass eine Reparatur der betroffenen Teile selbst im Sanierungsfall faktisch ausgeschlossen werde. Seitens des BDA wird eine Entscheidung nicht vor Ende Februar erwartet.

Zukunft: Entlassen die Denkmalschützer die Eisenbahnbrücke aus dem Denkmalschutz, setzen sich SP, FP und Grüne für einen Abriss des Überganges und den Bau einer neuen Brücke ein. Die VP befürwortet die Sanierung der Eisenbahnbrücke sowie die Errichtung einer weiteren stromabwärts. Laut Fink kostet der Bau einer neuen Brücke (inklusive Abriss der alten) 57,2 Millionen Euro, die Erhaltung der Eisenbahnbrücke mit Bau einer neuen 70 bis 78 Millionen (zuzüglich 17 bis 24 Millionen für Erhaltung auf 100 Jahre, Kostenrisiken und Hochwasserschutzmaßnahmen).

O.Ö. Wacht

123), Christopher Buzas (DW 784), Fax: 0 73 2 / 7805-569, Abo-Service: 073 2 / 7805-560

Klaus Wacht 529, 17.11.2012

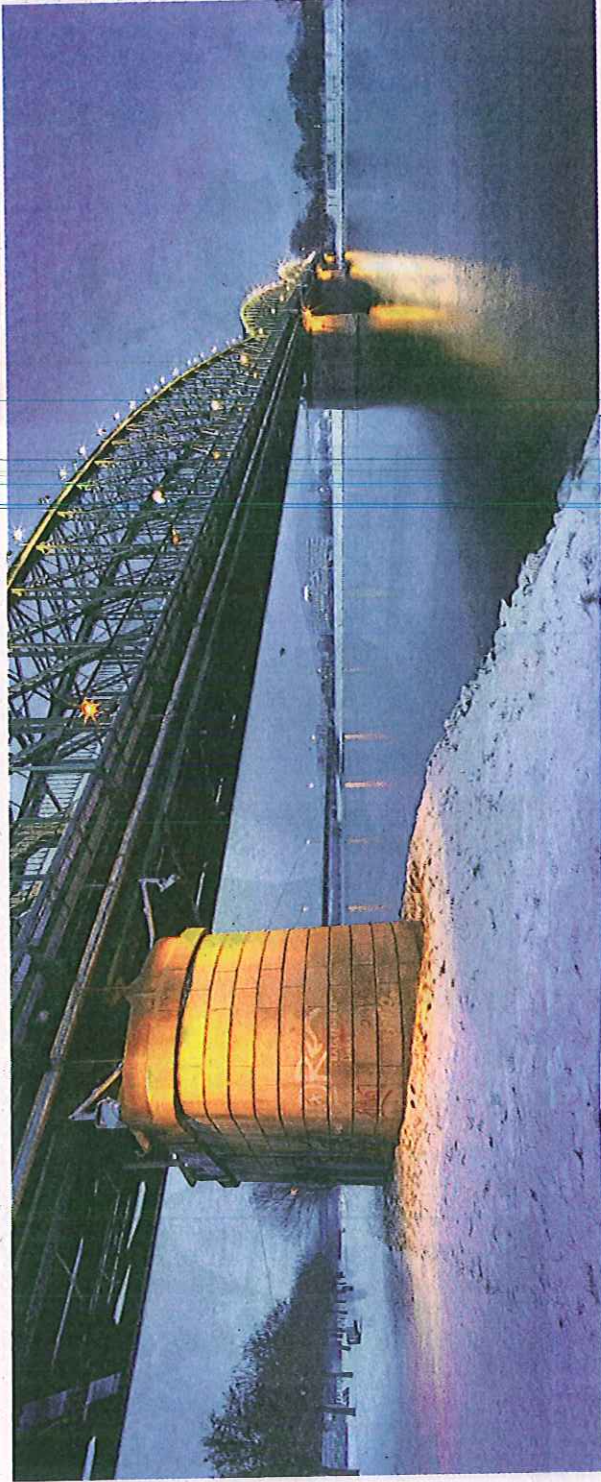
Momenteisp. Aus extra, S 25, 18.12.2012

Aus der **Stadt**

● Eisenbahnbrücke

Demnächst gilt auf der Eisenbahnbrücke das von SP-Vize-Stadtchef Klaus Luger verordnete Tempo 30. Für die VP ist diese Vorgangsweise indiskutabel. „Seit April 2010 wurde das Brückengutachten zehn Mal verschoben, zuletzt auf einen ungeklärten Zeitpunkt. Das ist der Versuch, der Brücke rasch den Garaus zu machen“, kritisiert VP-Klubobmann Bernhard Baier.

● Orgelvesper, Martin-Luth



Unendliche Geschichte Das Gutachten über die weitere Nutzung der Linzer Eisenbahnbrücke steht weiterhin aus, obwohl mit Jahresbeginn eine Sperre droht. „Dieses Gutachten wurde seit April 2010 bereits zehn Mal verschoben“, kritisiert der Linzer ÖVP-Klubobmann Labg. Bernbard Baier. Es steht in dieser Vorgangsweise des Linzer Verkehrsreferenten Ybgm. Klaus Luger eine endgültige Bankrotterklärung seiner Politik und einen fabrlässigen Umgang mit der Sicherheit der Autofahrer.

Foto: Röbl

Eisenbahnbrücke bremst Vertrag über Nebenbahnen

Land will sich vom Bund die desolante Brücke nicht andrehen lassen
Hiesl: „Können nicht für die Versäumnisse der Stadt Linz gerade stehen“

Von Michael Kaltenberger

Eigentlich hätte gestern der Vertrag zwischen dem Bund und dem Land OÖ über die Übernahme von vier Nebenbahnen — Mühlkreisbahn, Almtalbahn, Hausruckbahn und Aschacher Bahn — durch das Land unterschrieben werden sollen, doch daraus ist nichts geworden. Alles war ausverhandelt,

doch im letzten Augenblick hat der Bund verlangt, dass die Linzer Eisenbahnbrücke mit übernommen wird — was laut LH-Stv. Franz Hiesl (ÖVP) nicht in Frage kommt, denn: „Niemand weiß, wie die Sache mit dem Denkmalschutz ausgeht und wie desolat die Brücke wirklich ist. Niemand kann verlangen, dass sich das Land ein solches Problem aufhalsen

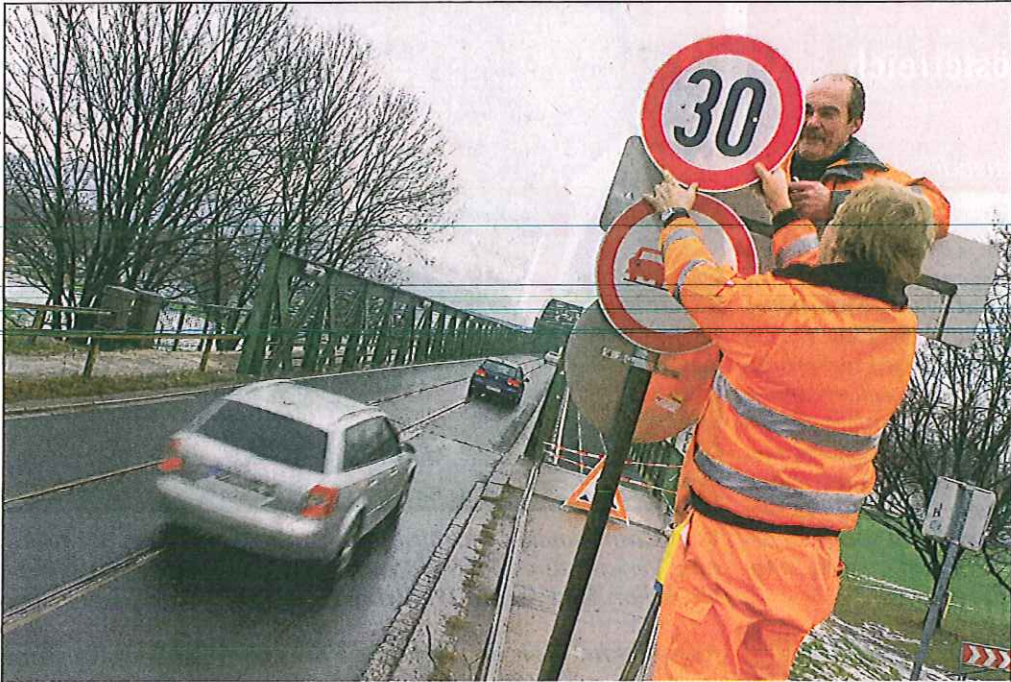
lässt.“ Zu einem sei die Eisenbahnbrücke, wie der Name schon sagt, eine Brücke der Bahn, zum anderen eine Verbindung zwischen zwei Linzer Gemeindestraßen, sagte Hiesl dem VOLKSBLATT gegenüber, „das Land hat damit nichts zu tun.“ Jetzt, da sogar eine Sperre im Raum stehe, versuche der Linzer Verkehrsreferent Klaus Luger (SPÖ), nach einer Summe von Versäumnissen die heiße Kartoffel dem Land zuzuschieben. Was ihm nicht gelingen werde, denn Landeshauptmann Josef Pühringer habe Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ) unmissverständlich erklärt, dass es einen Vertrag über die Übernahme der Nebenbahnen nur dann geben werde, wenn die Sache mit der Eisenbahnbrücke geregelt ist. Ein Beinbruch sei die Verzögerung nicht, meint Hiesl, „dann unterschreiben wir halt im Jänner oder Februar.“ Nachsatz: „Wenn es eine Lösung für die Eisenbahnbrücke gibt.“

Siehe auch Seite 9



Die Übernahme der Mühlkreisbahn durch das Land verzögert sich. Knackpunkt ist laut LH-Stv. Franz Hiesl die Eisenbahnbrücke.

Fotos: ÖBB/Laresser, Land OÖ



Tempobremse Magistratsmitarbeiter haben gestern die Geschwindigkeits-Begrenzungstafel auf der 112 Jahre alten, desolaten Linzer Eisenbahnbrücke montiert. Aus Sicherheitsgründen hat Verkehrsreferent

Klaus Luger eine Tempo-30-Beschränkung verhängt. Mit Spannung wird unterdessen das Gutachten des Stahlbauexperten Josef Fink über die weitere Nutzung der Brücke erwartet.

Foto: foto-kerschi.at

o.ö. Wasser, Kanal u. Leide, 525, 10.12.2012

EISENBAHNBRÜCKE

Brücke ist zumindest bis Ende März befahrbar

LINZ. Eine Sperre der baufälligen Eisenbahnbrücke ist vorerst abgewendet. Wie Gutachter Josef Fink in seiner jüngsten Expertise schreibt, kann die Brücke unter bestimmten Voraussetzungen zumindest bis 31. März benutzt werden. Dazu gehören etwa die be-



Foto: Weibold

reits verhängte 30er-Beschränkung. Wie es nach dem 31. März weitergeht, ist noch unklar. Die ÖBB, denen das denkmalgeschützte

Bauwerk gehört, gehen davon aus, dass eine Nutzung bis Ende 2013 möglich sein wird. Lesen Sie mehr unter www.nachrichten.at/linz

Eisenbahnbrücke bis 31. März befahrbar ÖBB: Erneute Verlängerung möglich

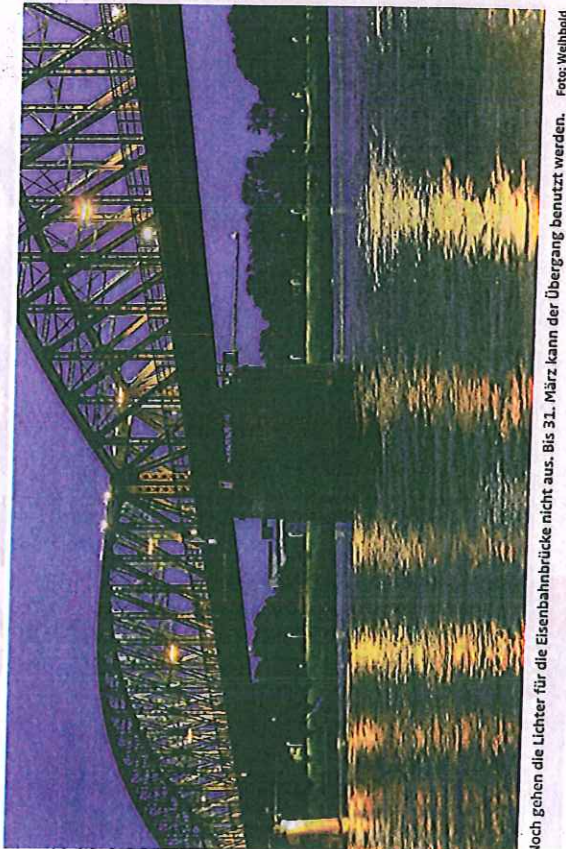
Das Gutachten ist fertig – eine Sperre der Brücke mit Ende des Jahres ist nun vom Tisch

LINZ. Nach Wochen des Wartens ist es nun so weit: Das Gutachten über die weitere Nutzung der maroden Eisenbahnbrücke liegt auf dem Tisch. Der Inhalt ist wenig überraschend. Brückenexperte Josef Fink kommt zu dem Schluss, dass der denkmalgeschützte Übergang unter bestimmten Voraussetzungen bis zum 31. März 2013 benützt werden kann. „Das bedeutet aber nur eine kurzfristige Verlängerung der Gnadenfrist für die Brücke“, sagt Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP). Eine Sperre der 112 Jahre alten Brücke mit Jahresende sei jedoch vom Tisch.

Sperre bei starkem Wind

Zu den von Fink genannten Voraussetzungen zählen unter anderem die durch Brückeneigentümer ÖBB vorgenommenen Sanierungsarbeiten zur Verstärkung des Bauwerkes und die bereits verordnete 30-Km/h-Beschränkung. Außerdem sind Verstärkungen beziehungsweise Sanierungen weiterer Brückenteile notwendig. Weiters ist der Übergang bei Windgeschwindigkeiten ab 100 Kilometer pro Stunde für den Verkehr zu sperren. Es wurde festgestellt, dass durch den bereits durch Abrostung großteils ausgefallenen unteren Windverband das Tragwerk sehr empfindlich auf Windlasten reagiert, steht in dem Gutachten, das den Ö3-Nachrichten vorliegt (siehe Faksimile).

Um diese Vorgabe umzusetzen, möchte die Stadt eine Ampel beantragen. Zusätzlich dürfen keine Doppeltriebwagen der ÖBB und Güterzüge der Streckenklasse C2 den Übergang passieren. Wie es nach Ablauf der neuen Frist mit,



Noch gehen die Lichter für die Eisenbahnbrücke nicht aus. Bis 31. März kann der Übergang benutzt werden. Foto: Weinhald

Nach einem ersten Rechenlauf wurde festgestellt, dass durch den bereits durch Abrostung großteils ausgefallenen unteren Windverband, das Tragwerk sehr empfindlich auf Windlasten reagiert. In Abstimmung mit den ÖBB und Tiefbau Linz wird die Brücke der Reparaturen...

der Brücke weitergeht, ist unklar. Laut ÖBB wird es in den kommenden Monaten weitere Gutachten geben. „Wenn weitere Maßnahmen getroffen werden, könnte die Brücke sogar bis Jahresende 2013 benützlich bleiben“, sagt Pressesprecher Christopher Seif. Laut der Stadt Linz seien dazu aber äußerst umfangreiche Sanierungsmaßnahmen nötig.

Luger drängt deshalb erneut das Bundesdenkmalamt (BDA) zu einer Entscheidung zu kommen, bezeichnet Fraktionsobmann

(cb)

Das Gutachten bedeutet nur eine kurzfristige Verlängerung der Gnadenfrist für die Brücke und duldet keine weitere Verzögerungen für die Entscheidung des Bundesdenkmalamtes.“

■ Klaus Luger, SP, Vizebürgermeister, über das Gutachten. Foto: Weinhald

Die Stadt hat jahrelang nicht gehandelt und steht jetzt vor einem Trümmerhaufen. Dass sie 30 Jahre lang nichts getan haben, fällt den Verantwortlichen jetzt auf den Kopf.“

■ Volker Raus, Obmann des Vereines „rettetdieeisenbahnbrücke“, übt Kritik an der Stadt. Foto: geco

Wenn weitere Maßnahmen getroffen werden, könnte die Eisenbahnbrücke sogar bis Jahresende 2013 benützlich bleiben.“

■ Christopher Seif, ÖBB-Pressesprecher, ist optimistisch, dass die Brücke über den 31. März hinaus genützt werden kann. Foto: ÖBB

SANIERUNG

Kosten: Damit die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke noch genützt werden kann, waren in den vergangenen Jahren zahlreiche Sanierungsmaßnahmen nötig. Die Kosten dafür hatten 2010 und 2011 jeweils 500.000 Euro betragen. 2012 wird diese Summe wohl überschritten werden. Die Ausgaben zählte vorerst zur Gänze die ÖBB. Weichen Anteil davon die Stadt Linz übernehmen muss, stellt noch nicht fest.

Eisenbahnbrücke bis April befahrbar

Bläst der Wind mit mehr als 100 km/h, muss die Donauquerung gesperrt werden

LINZ — Die 112 Jahre alte, desolate Linzer Eisenbahnbrücke wird nicht bereits zum Jahreswechsel gesperrt, sondern bleibt bis Ende März 2013 befahrbar.

Der zuständige Verkehrsreferent Vbgm. Klaus Luger verwies gestern auf ein entsprechendes Gutachten der TU Wien.

Demnach gelten auf dem denkmalgeschützten Bauwerk für Kfz ein Geschwindigkeitslimit von 30 km/h und für den Schienenverkehr 10 km/h. Bei Windgeschwindigkeiten über 100 km/h wird eine Sperre verordnet.

Der Stahlbauexperte Josef Fink sieht in seinem Gutachten die weitere Tragfähigkeit der Brücke unter bestimmten Voraussetzungen gewahrt. Dazu gehören neben den Tempolimits die bereits vorgenommenen Sanierungsarbeiten des Eigentümers ÖBB. Außerdem sind Verstärkungen bzw. Erneuerungen bei den Vergitterungen und weiteren Teilen nötig. Luger drängt in diesem Zu-

sammenhang auf eine rasche Entscheidung des Bundesdenkmalamtes. Diese solle den Weg freimachen für einen Neubau und damit eine dauerhafte Lösung für diese Donauquerung. Laut Expertise seien 50 Prozent des gesamten Materials dermaßen verrostet, dass eine Reparatur der betroffenen Teile selbst im Sanierungsfall faktisch ausgeschlossen werden müsse.

Die ÖVP pocht unterdessen auf eine Erneuerung des Bauwerks. Sie tritt gleichzeitig für eine Entlastung durch eine Parallelbrücke ein.

Das Erstgutachten über den Zustand liege bereits seit April 2010 auf dem Tisch, so Klubobmann LABg. Bernhard Baier. Dennoch habe Luger den „fahrlässigen Brücken-Poker“ fortgesetzt.

Expertengutachten bestätigt maroden

„Brückensperre

Das lang ersehnte Gutachten zur Eisenbahnbrücke ist endlich da, und es verheißt nichts Gutes: Wie vorab berichtet, bekommt der marode Bau nur eine Gnadenfrist bis 31. März. Bis dahin müssen die ÖBB weitere Reparaturen erledigen und die Stadt Bedingungen einhalten. Wie es im April weitergeht, steht in den Sternen.

Vielleicht haben die ÖBB bleibt die Welt bestehen, und die Stadt insgeheim gehofft, dass sich das Problem mit der Eisenbahnbrücke wie selten zuvor.

Als erster Schritt müssen kleine Roststellen ausgetauscht werden, damit die Eisenbahnbrücke Anfang Jänner überhaupte offen bleibt. Neben den größeren Sanie-

Zustand des Donauübergangs • Keine Überfahrt ab 100 km/h Wind

Schwebt ab jetzt über uns

Ab jetzt müssen laufend Ausbesserungsarbeiten erledigt werden, und die Brücke steht unter Dauerkontrolle.

Verkehrsstadtrat Klaus Luger

rungsarbeiten bis Ende März und Tempo 30 für Autofahrer muss die Brücke bei Windgeschwindigkeiten ab 100 km/h gesperrt werden. Zum Glück sind so starke Böen in Linz selten. Laut Wetterexperten der ZAMG kommen sie nur alle 20 Jahre vor – allerdings liegt die Messstation in der Innenstadt. Doch auch eine Sperre ab 80 km/h steht im Raum – das könnte einige Male im Jahr vorkommen. Daher wird die Stadt eigene Anlagen installieren.

Verkehrsreferent Klaus Luger ist sich der ernststen Lage bewusst: „Eine Sperre schwebt ab jetzt über uns. Der Übergang wird zur Dauerbaustelle.“ Kritik kommt von der VP, die Luger bewusstste Verzögerung in der Vergangenheit vorwirft.

Kronen Zeitung

S. 26

Do, 20.12.2012

Auf der Eisenbahnbrücke gilt bald Tempo 30

LINZ (ok). Die Situation um die Eisenbahnbrücke spitzt sich zu: aufgrund eines noch ausstehenden Gutachtens des Brückenexperten Universitätsprofessor Josef Fink ist eine Sperre der Brücke ab 1. Jänner 2013 aus Sicherheitsgründen noch nicht vom Tisch. In einer weiteren Stellungnahme soll

festgestellt werden, ob und unter welchen Voraussetzungen eine weitere Nutzung möglich ist. Als Vorleistung für eine weitere Nutzung hat die Stadt Linz eine Tempo-30-Beschränkung angebracht. Ebenso zeichnet sich ab, dass Doppeltriebwagen die Brücke bis auf Weiteres nicht passieren dürfen.

431684



Aufgrund von Sanierungsarbeiten könnte eine Weiterverwendung über den 1. Jänner 2013 hinaus möglich sein.

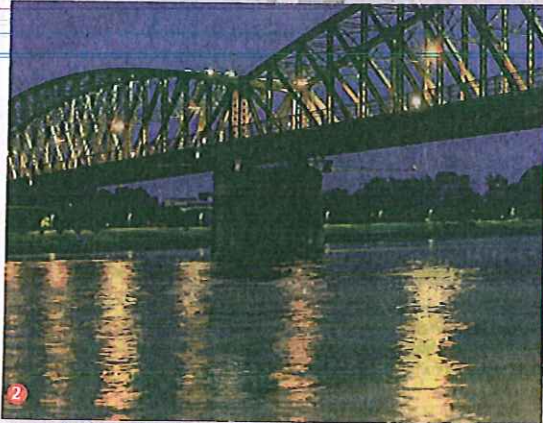
Foto: Koch

Linz 2012: Sparen, streiten, hoffen

Eisenbahnbrücke, Nibelungenbrücke, Straßenbahn: Bei den großen Projekten der Stadt Linz ging heuer wenig weiter – die Schulden stiegen, die Swap-Mediation startete

1 Brückendilemma: Keine Lösungen für Eisenbahn- und Nibelungenbrücke

Auch das Jahr 2012 brachte für die marode Eisenbahnbrücke keine Lösung: Im Mai ergab ein Gutachten der Technischen Universität Wien, dass ein Neubau 57 Millionen Euro, eine Sanierung plus Zubau (für Pkw, Radfahrer und Fußgeher) bis zu 98 Millionen Euro kosten würde. Daraufhin stimmte der Linzer Gemeinderat mehrheitlich für einen Neubau. Das Denkmalamt will bis Februar 2013 entscheiden, ob die Brücke aus dem Denkmalschutz entlassen wird. Auch wenn die Brücke in Zukunft gehören soll, wurde 2012 nicht klar. Das Land will sie nicht – gemeinsam mit der Mühlkreisbahn – von den ÖBB übernehmen. Im September wurde ein Verein zur Rettung der alten Eisenbahnbrücke gegründet. Ende Dezember wurde bekannt, dass die Brücke bis mindestens Ende März befahrbar ist. Die Verbreiterung der Nibelungenbrücke für Radfahrer und Fußgeher scheiterte im Juni daran, dass sich Land und Stadt über die Kostenaufteilung nicht einigten.



2 Geplante neue Straßenbahnlinie 4 in Warteschleife: Neues Gutachten

Weil die von der Stadt zwischen dem Mühlkreisbahnhof und Bulgariplatz geplante Straßenbahnlinie 4 zu viele unterirdische Passagen aufweist und daher zu teuer ist, einigten sich Land und Stadt im September darauf, in einem neuen Gutachten untersuchen zu lassen, ob die Trasse nicht länger an der Oberfläche geführt werden kann. Eine von den OÖN exklusiv veröffentlichte Studie von Landesrat Reinhold Entholz (SP) hatte zuvor ergeben, dass dadurch die Kosten von 353 Millionen Euro um bis zu 200 Millionen gedrückt werden können. Ergebnisse soll es Anfang 2013 geben.



- 1 Am 19. April durchquert ein 85 Tonnen schweres und 32 Meter langes Schiff per Lkw Linz.
- 2 Keine Entscheidung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke
- 3 Familie Dorninger verzichtete im September für die OÖN eine Woche auf das Auto.
- 4 Mit dem Spiel Österreich gegen die Elfenbeinküste wurde am 14. November das sanierte Gugl-Stadion eröffnet
- 5 Februar: Baustart für die „Neue Mitte“ am Frachtenbahnhof



3 418-Millionen-Euro-Streit um Zinswette zwischen Linz und Bawag: Mediation

Im September beschloss der Linzer Gemeinderat mehrheitlich gegen die Stimmen der VP, einen vom Richter empfohlenen Vergleichsversuch zu starten. Linz wird dabei von Meinhard Lukas, Jus-Dekan der Kepler-Uni, und dem Anwalt Gerhard Wildmoser vertreten. Kern des Streites zwischen Linz und der Bawag ist eine Zinswette (Swap), der Klagswert beträgt 418 Millionen Euro. Ebenfalls im September erklärte Bürgermeister Franz Dobusch (SP), ab einem Swap-Verlust von 100 Millionen Euro zurückzutreten.

ren in Linz verdoppelt, das Gratis-Mittagessen in Kindergärten abgeschafft, Eintrittspreise in Museen angehoben und Gebühren für die Benutzung städtischer Turnhallen eingeführt. Sportvereine und Händler protestierten gegen die Maßnahmen heftig. Im Gegenzug wurde die Linz-Linien-Jahreskarte für Linzer um 100 Euro billiger.

6 Erfolg für die Linz Linien: 2012 erstmals mehr als 100 Millionen Fahrgäste

Eine Schallmauer haben die städtischen Verkehrsbetriebe heuer durchbrochen: Mit Ende September konnten 100,5 Millionen Fahrgäste begrüßt werden. In den vergangenen zwölf Jahren waren 221 Millionen Euro in den Fuhrpark investiert worden.

8 Das Linzer Gugl-Stadion wurde saniert und mit nem Länderspiel eröffnet

Mit dem Match Österreich gegen die Elfenbeinküste, das leider 0:3 verloren ging, wurde am 14. November das um rund 30 Millionen Euro neu renovierte Gugl-Stadion eröffnet. Fünf Monate zuvor, am 28. Juni, war das Stadion 60 Jahre alt geworden.

4 Die Schulden der Stadt stiegen, Linz verordnete für 2013 ein Belastungspaket

Im Dezember ergab ein Kontrollamtsbericht, dass die Schulden der Stadt – ohne die städtischen Firmen – in den vergangenen fünf Jahren um 71,3 Prozent auf 614,9 Millionen Euro anwuchsen. Um die Ausgaben wieder in den Griff zu bekommen, wurde vor wenigen Wochen ein Belastungspaket beschlossen: Dabei werden unter anderem ab Jänner die Parkgebüh-

5 Parkplatzgipfel im Juni brachte wenig konkrete Ergebnisse

Nach einem Gipfelgespräch mit Politikern und Experten im Juni wurde im Herbst versucht, Lösungen für mehr Bewohnerparkplätze in Linz zu finden. Derzeit werden alle Dauerparkplätze in der Innenstadt in Kurzparkzonen umgewandelt, bei Parkplätzen in den Wohngebieten, vor allem entlang der Straßenbahnlinie 1 und 2, werden derartige Maßnahmen überprüft.

7 Rekord im Linzer Tourismus: Knapp 800.000 Nächtigungen gezählt

So viele Gäste wie noch nie besuchten Linz im Jahr 2012: Bis Ende November gab es 739.028 Übernachtungen, die Zahl dürfte bis Ende des Jahres auf knapp 800.000 steigen. Damit wuchs die Zahl der Nächtigungen seit 2010 um 100.000. Für 2013 erwartet Tourismusdirektor Georg Steiner aber wegen zu weniger Kapazitäten keine Steigerungen mehr.

Kalender

Im Zeitraffer

Mitte Februar: Baustart für die „Neue Mitte“, die lange geplante Verbauung des alten Frachtenbahnhofs in Linz. Dabei werden 744 Wohnungen errichtet, 114 sind schon in Bau.

19. März: Nach jahrelangem Kampf zwischen Befürwortern und Gegnern genehmigt Landesrat Rudi Anschober (Grüne) einen Schotterabbau nahe dem Linzer Pichlingersee. Gegner berufen. Nun entscheidet das Wirtschaftsministerium.

19. April: Ein 32 Meter langes und 85 Tonnen schweres Schiff durchquert per Lkw Linz. Ampeln müssen angehoben, Verkehrsschilder abmontiert werden. Ab Mai dient es als Ausflugschiff im Moldaustausee.

11. Mai: Hermann Kepplinger (Bild), bis dahin SP-Verkehrsländesrat, kehrt in seine frühere Funktion zurück und wird Finanzdirektor von Linz. Er folgt Werner Penn nach, der wegen des Swap-Skandals abberufen wurde.



Foto: Weibhold

Am 28. Juni wird ein Projekt vorgestellt, das den Turm XX, einen ehemaligen Wehrturm auf dem Pöstlingberg, zur Wohnanlage umwandeln möchte. Anrainer protestieren, im September verhindert der Gemeinderat diesen Bau im Linzer Grüngürtel.

11. September: Der Linzer Gestaltungsbeirat genehmigt ein umstrittenes, 74 Meter hohes Wohnhaus am Linzer Bulgariplatz. In der Neuen Heimat soll ein weiteres, 48 Meter hohes Wohnhochhaus entstehen. Hier forderte der Gestaltungsbeirat aber noch Änderungen ein. +++ **Mitte September** wird entschieden, dass in Linz-Auwiesen das erste Linzer Stadtteilbüro entstehen wird. Dort sollen Sozialberatungen und Services untergebracht werden.

Anfang Oktober wird bekannt, dass der Bahnschranken an der Rohrbacher Straße bei Alt-Urfahr künftig von 6.30 bis 8.30 Uhr offen sein soll, damit der Verkehr besser fließen kann.

+++ **10. Oktober:** Die Linzer VP hat einen neuen Fraktionsobmann: Der Landtagsabgeordnete Bernhard Baier (Bild) löst Klaus Füllinger ab. +++ **Mitte Oktober** löst die Hundefreilauffläche im Heilhamer Park in Urfahr Ärger unter den Anrainern aus: Die Stadt will die Fläche verkleinern und einzäunen. Nach Protesten von Hundebesitzern wird das Vorhaben ad acta gelegt.



Foto: Weibhold

nachrichten.at

Das Jahr 2012

Den Jahresrückblick 2012 haben wir auf drei Teile aufgeteilt: Die gestern erschienene Folge über Urfahr-Umgebung finden Sie auf www.nachrichten.at/linz. Am Montag lesen Sie wichtige Ereignisse des vergangenen Jahres für den Bezirk Linz-Land.

10. Dezember: Die Taxitarife in Linz werden auf 4,70 Euro Grundgebühr angehoben.

12. November 2012 5.18

OBERÖSTERREICH

Freitag, 28. Dezember 2012

Zuerst Lösung für Linzer Eisenbahnbrücke, dann neuer Vertrag

Denkmalamt bremst Nebenbahnen

Eine rasche Übernahme der Nebenbahnen durch das Land ist derzeit vom Tisch: Eigentlich hätte der Vertrag mit dem Bund noch heuer unterzeichnet werden sollen – doch dann kam die marode Linzer Eisenbahnbrücke mit ins Spiel. Und jetzt meint Landeshauptmann Josef Pühringer: „Den Zeitplan gibt das Bundesdenkmalamt vor.“

Was hat das Denkmalamt mit den Nebenbahnen am Hut? Viel, seit der Bund die Eisenbahnbrücke dem Land

als „Zuckerl“ zu den Bahnen geben möchte. Derzeit prüft das Amt, ob die Brücke vom Schutz entlassen und abgerissen werden kann.

„Erst wenn das geklärt ist, stehen die Kosten für die Brücke fest. Dann werden

wir die Verhandlungen zu den Bahnen wieder aufnehmen. Zu Beginn der Gespräche mit dem Bund war nie die Rede von der Brücke“, sagt LH Pühringer. Doch Ministerin Doris Bures lässt sich nicht auf einen Vertrag ohne Eisenbahnbrücke ein. Die Unterzeichnung wird sich damit wohl mindestens um ein halbes Jahr verzögern, denn eine Entscheidung des Denkmalamts vor April ist unwahrscheinlich.

Denkmalbeirat wartet bis Februar auf Prüfung der Gutachten

„Bewertung der Eisenbahnbrücke geht nicht von heute auf morgen“

Dass die Eisenbahnbrücke „auf ihre alten Tage“ so an Bedeutung gewinnt, hätte kaum einer gedacht. Aber während sie sogar für die Übernahme der Nebenbahnen wichtig wird (siehe S. 18), wollen auch die Landesmuseen ihre kulturhistorische Rolle beleuchten. Und das Bundesdenkmalamt hat den Bau zu Chefsache erklärt.

Anfragen zur maroden Eisenbahnbrücke beantwortet seit kurzem nur mehr Bundesdenkmalamt-Präsidentin Barbara Neubauer persönlich. Sie beteuert, dass es den Denkmalschützern bewusst ist, wie wichtig eine rasche Entscheidung sei. „Wir lassen derzeit die 14 Gutachten prüfen, die uns vorgelegt

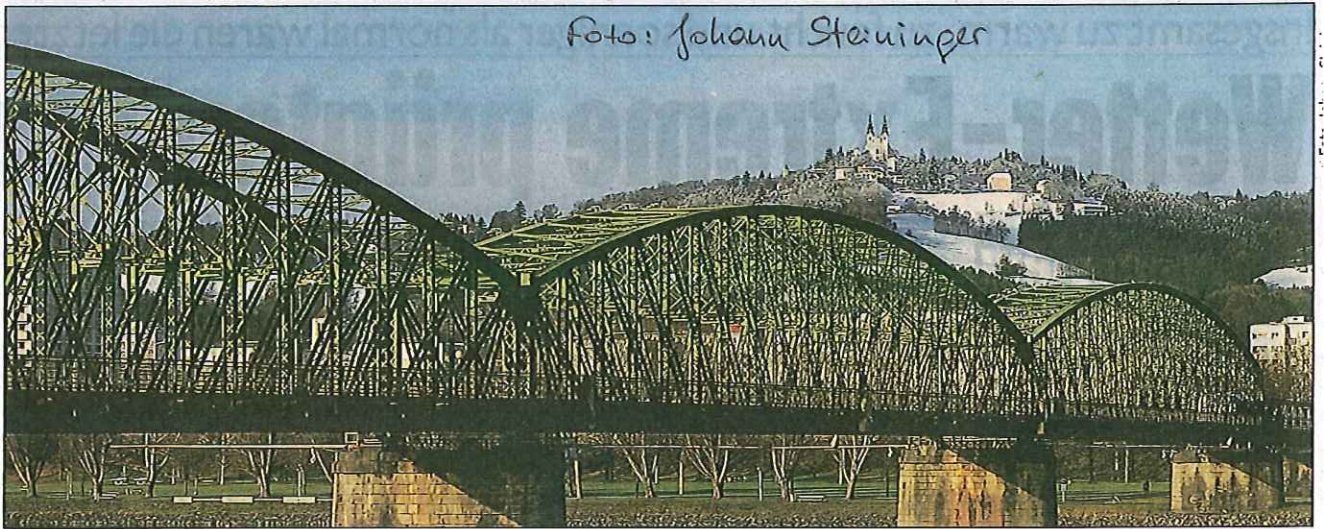
wurden. Das Ergebnis kommt bis Februar, das bewertet der Denkmalbeirat. Das geht nicht von heute auf morgen“, sagt Neubauer, die meint, dass die Wirtschaftlichkeit der Erhaltung sehr genau abgewägt werde.

Einen Abbruch würde Ute Streitt von der Abteilung Technikgeschichte der Lan-

desmuseen als fatales Zeichen werten: „Über Jahrzehnte wurde die Brücke mit ihrer kulturhistorischen Bedeutung unterschätzt und auf das Schmählichste vernachlässigt. Dabei ist der Bau stadtbildprägend und ein Stück Verkehrsgeschichte.“ Die Historikerin will daher eine Sammlung zur Brücke aufbauen. Sie bittet die Linzer um alte Fotos oder historische Zeitungsartikel. Und hofft, dass sich auch Brückenspringer, die früher von den Bögen in die Donau gesprungen sind, melden.

„Altenheim“, Neues Rathaus (19.30 Uhr) ● Weihnachtskonzert, Ursulinenkirchen (19.30 Uhr)

Unverzichtbar gehört die Linzer Eisenbahnbrücke zum Stadtbild – als einzigartiger Zeitzeuge der Industriegeschichte und der Ingenieurskunst anodazumal.



Ministerin sieht Bahnenpaket inklusive Linzer Donauübergang als ausverhandelt an:

Keine Brücken-, „Extrawurst“!

Verkehrsministerin Doris Bures versteht das aktuelle Gezerre um die Linzer Eisenbahnbrücke nicht: „Sie ist Teil des bereits Ende November zwischen Bund und Land fertig ausverhandelten Regio-

nalbahnenpaketes, wie alle anderen Brücken, Tunnel und Gebäude im Zuge dieser Bahnen.“ Eine „Extrawurst“-Lösung wird es für das Linzer Brückendenkmal also aus Sicht von Bures nicht geben.

auf: Die Eisenbahnbrücke in Wels, die Nahtstelle der Almtalbahn zu Wels, ist ebenfalls in einem desolaten Zustand“, so Steinkellner.

Derzeit hat das Bundesdenkmalamt den schwarzen Peter in der Hand, von seiner Entscheidung soll das Schicksal der 112 Jahre alten Linzer Eisenbahnbrücke abhängen – und dann müsse man noch extra über die Kosten für eine Brücken-Lösung (Sanierung, Umbau oder gar Abriss wie im tragischen Fall der Linzer Wollzeugfabrik) mit dem Bund verhandeln, gab Landeschef

Josef Pühringer erst kürzlich zu verstehen.

Doch für Bures ist die Entscheidung des Bundesdenkmalamtes „nur zweitrangig“: Die Eisenbahnbrücke in Linz sowie alle anderen Regionalbahnbrücken seien von Beginn an Verhandlungsgegenstand gewesen und im bereits ausverhandelten Paket inkludiert, stellt die Ministerin klar. „Im Ausgleich dafür würde

der Bund die Kosten für die Modernisierung dieser Bahnen zu 50 Prozent übernehmen“, so Bures. Bisher war von 260 Millionen Euro Investitionsbedarf die Rede – 130 Millionen also wäre die „Mitgift“ des Bundes.

Doch hier sieht auch FP-Klubobmann Günther Steinkellner noch Verhandlungsbedarf, ihm wären selbst 260 Millionen Euro Mitgift zu wenig. „Denn neben dem sanierungsbedürftigen Schienennetz und der von der Sperre bedrohten Linzer Eisenbahnbrücke tut sich eine weitere Baustelle

Gelegenheit über all dies zu reden, wird es aber ohnehin noch geben: Ministerin Bures hofft, „dass die Verhandlungen mit dem Land Oberösterreich im Frühjahr mit neuem Schwung zu einem guten Abschluss gebracht werden können“. „Ausverhandelt“ heißt also nicht „Schluss der Debatte!“

Ob der Enns

Was haben die Euro-Krise und die Linzer Eisenbahnbrücke gemeinsam?

Man hat lange untätig zugeschaut, wie hier und dort das Tragwerk verrostet ist.

Gemeinsam ist beiden Fällen auch der ewige Streit um eine Lösung – und das Zeigen mit dem Finger auf angebliche und echte Schuldige. So ist der Euro- und

Rostflug in die Politik

Man hat hier wie dort immer wieder Rettungsaktionen gestartet, ohne die Probleme wirklich in den Griff zu bekommen. Und man riskiert hier wie dort den Zusammenbruch.

der Brücken-Rostflug längst in der Politik angekommen. Es knirscht und knarzt allorts – und der Bürger wendet sich mit Grausen ab, ob dieser Lösungs-Unfähigkeit! pö

„Wir hatten gute und konstruktive Verhandlungen. Hier ist nichts überfallsartig geschehen.“

Verkehrsministerin Doris Bures

Kronenzeitung.
31. 12. 2012

Sanierung samt Verbreiterung in Linz:

Denkmal-Brücke ist 40-Millionen-€-Fall

Am Denkmalschutz hängt derzeit das Schicksal der 112 Jahre alten Linzer Eisenbahnbrücke. Je nach Entscheidung geht es um einen Kostenfaktor 1:10, denn ein Abriss würde laut dem Linzer Stadt-Vize Klaus Luger etwa 4 Millionen Euro kosten, eine Sanierung samt Verbreiterung um einen Meter aber etwa 40 Millionen €.

Neben diesen beiden Varianten gäbe es auch noch eine – theoretische – dritte, falls die Linzer Nietenbrücke nicht aus dem Denkmalschutz entlassen wird: Rein rechtlich wäre es dem Eigentümer (derzeit noch die ÖBB, künftig eventuell das Land Oberösterreich im Zuge der Regionalbahnenübernahme) möglich, die Brücke abzutragen und in einer Lagerhalle „einzuwintern“.

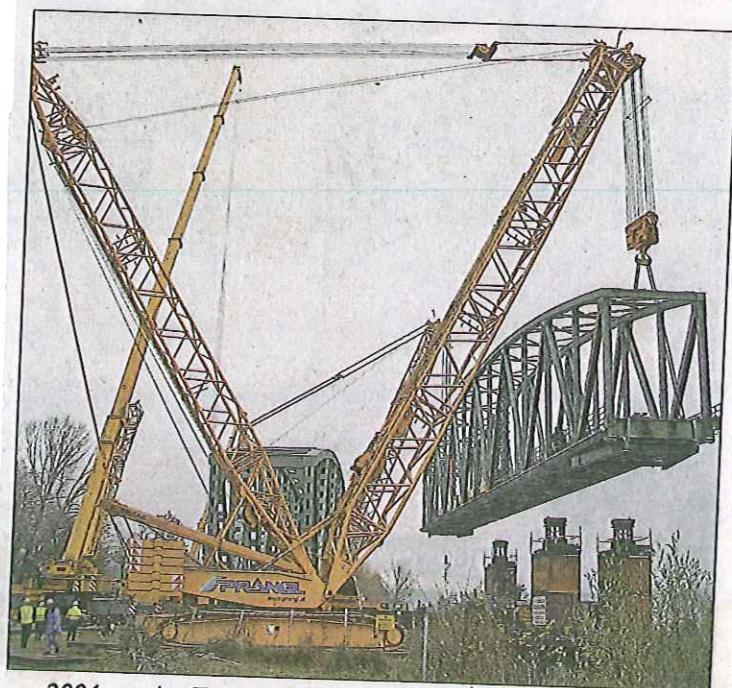
„Einlagerung“ kein gangbarer Weg

Bei den ÖBB soll das schon mal angedacht gewesen sein, aber eine tatsächliche Umsetzung in die Praxis hält Luger „realpolitisch nicht für gangbar“. So eine Einlagerung wäre letztlich eine Verhöhnung des Denkmalschutzes, weil es ja auch um das gesamte Erscheinungsbild der Brücke und

nicht nur um ihre spezielle genietete Fachwerktechnik geht. In Krems wurde eine ähnliche Brücke übrigens 2006 abgetragen – allerdings nur zur Reparatur...

Aktuell wird derzeit zwischen Bund und Land OÖ darum gestritten, ob die Linzer Eisenbahnbrücke Teil der geplanten Regionalbahnenübernahme durch das Land ist oder nicht.

Das Problem dürfte daran liegen, dass laut Landespolitikern ursprünglich die Mühlkreisbahn in den Kostenschätzungen nur mit der Strecke Rohrbach – Bahnhof Urfahr inkludiert war. Die allfälligen 40 Millionen Euro (bzw. zumindest die Sanierungskosten ohne Verbreiterung, die die ÖBB tragen müssten) wäre also nicht in den 130 Millionen € Investitionskosten-„Mitgift“ des Bundes enthalten...



2006 wurden Teile der Donaubrücke bei Krems abgetragen.