

Eisenbahnbrücke Linz

2014-2015

Erstellt von:

Ute Streitt, Justine Aust, Viktoria Leisch, Michael Sengstschmid

Linz 2016

Jetzt geht es um die Zukunft des Landes:

Schotten haben entschieden

Aktuelle
Ergebnisse
auf
krone.at

BERICHT SEITEN 6/7



Das eiserne Linzer Monument ...



... muss modernen Stahlbögen weichen

JETZT BUCHEN
€ 259,-
pro Person/DZ

Kurzentrum Bad Goisern ★★★★★
Tel. 06135 20400, goisern@kurzentrum.com

Verwöhnwochenende gültig bis 18.12.2014:
3 Nächte (Do-So), Vollpension, 1 Fußreflexzonenmassage,
1 Heilmassage (teil), 1 Wohlfühlbad u.v.m.

www.kurzentrum.com

Die Tage der Linzer Eisenbahnbrücke scheinen endgültig gezählt! Eine 14-köpfige Jury kürte ein Siegerprojekt mit sechs Stahlbögen, das das eiserne Monument ersetzen soll. Bereits in fünf Jahren soll der neue Übergang fertig sein, Kosten: 60 Millionen Euro (S. 22/23).

Doppel Jackpot
3,3 Mio. €

LOTTO

Ersatz für marode Eisenbahnbrücke kostet

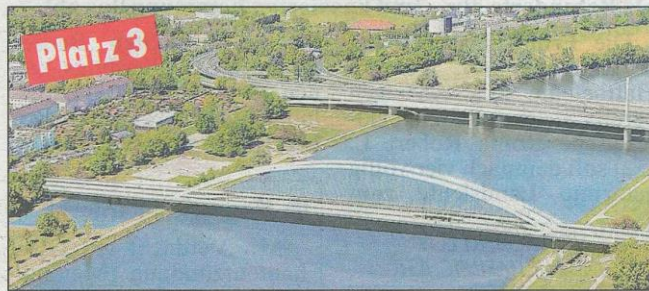
Neue Stahlbögen

Die Zeit für die historische Eisenbahnbrücke in Linz ist abgelaufen: Mit großer Mehrheit entschied sich Mittwoch. Abend eine Jury dafür, Architekten aus Frankreich einen neuen Übergang statt des historischen eisernen Monuments bauen zu lassen. Stadtchef Luger wünscht sich, dass die Brücke ab 2020 befahrbar ist.

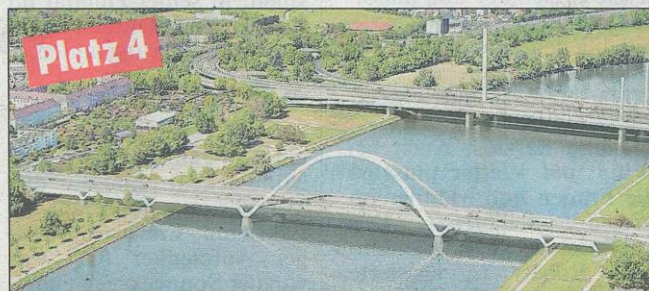
Der Vorschlag zur neuen Brücke steht, jetzt kann mit den Planungen begonnen werden: Bereits im November will die Stadtregierung den Gemeinderat damit befassen. Gleichzeitig muss es auch einen Beschluss über die Finanzierung der zweiten Straßenbahnachse geben, denn davon ist der Bau der neuen Brücke abhängig. „Wir gehen davon aus, dass die Behördenverfahren bis zum Baustart zwei bis zweieinhalb Jahre dauern



Dieser Entwurf von Öhlinger+Partner, Ponting Consulting und Zeininger Architekten stammt aus Österreich und Slowenien.



Der deutsch-österreichische Plan von VCE Vienna Consulting, FCP Fritsch, Chiari & Partner und Quist-Wintermans wurde Dritter.



Futuristisch: Platz 4 ging an ein europäisches Team bestehend aus SSF Ingenieure (D), ISP ZT GmbH (A) sowie Knight Architects (GB).

Was ist heute los? ● Fest, Volkshaus Kandlheim (14 Uhr)

OOLZ22A1N4

60 Millionen Euro • Der Übergang soll bereits in fünf Jahren fertig sein

statt eisernem Monument

Der Entwurf bewegt sich im Kostenrahmen, den wir mit 60 Millionen Euro vorgegeben haben.

Bürgermeister Klaus Luger, SP

werden. Der Bau dann ebenso lange“, gibt Bürgermeister Klaus Luger ein Ziel vor. Sein Nachsatz: „Dass die neue Brücke im Jahr 2020 zu befahren sein wird, ist nicht unrealistisch.“

Der vom französischen Stararchitekten Marc Mimram vorgelegte und von der Jury auserkorene Vorschlag sieht vor, dass sowohl Straßenbahn wie auch Individualverkehr sowie Fußgänger und Radfahrer Platz finden. „Die Brücke besticht durch ihre Leichtigkeit und Funktionalität. Es ist genug Platz für alle“, zeigt sich der Vorsitzende der Jury, der Salzburger Architekt Heinz Lang, begeistert: „Es wurden sogar kleine Balkone berücksichtigt, die als Aussichtsplätze dienen“, so Lang. „Die Kosten für den Übergang werden sich auf etwa 60 Millionen Euro belaufen, als Material wurde Stahl ausgewählt. Bürgermeister Luger: „Das hat etwas mit der Bedeutung der Stahlstadt Linz zu tun.“

Zufrieden mit der Entscheidung: Linz-Vize Karin Hörzing, Stadtchef Luger, Jury-Vorsitzender Lang und dessen Stellvertreter Rudolf Wernly (v. l.). ▶



Foto: Martin Parzer



Sechs wuchtige Bögen prägen den Entwurf des neuen Donauübergangs, den Architekten aus Frankreich geplant haben.

Platz 1



Linz

Die neue Brücke ist auf eine gesamte Lebensdauer von 100 Jahren ausgerichtet.

Vizebürgermeisterin Karin Hörzing, SP

Aus der Stadt

● Ja zu Wassertaxis

Was in Venedig oder Hamburg längst Alltag ist, geht auch in Linz! Glaubt zumindest FP-Stadtrat Detlef Wimmer, der – trotz „Nein“ von der SP – weiter von Wassertaxis als Alternative zu Bus, Bahn und Tram überzeugt ist.

● Straßensperre

Bei der Freistädter Straße kommt es von morgen, Samstag, 17 Uhr, bis Montag, 4.30 Uhr, zu Umleitungen.

Ausgezeichnete Qualität fürs Land kommt aus unserer Hand.



„Regionalität ist unser Erfolgsgeheimnis! Die Hütterthaler KG Fleisch und Wurst mit Sitz in Schwanenstadt zählt zu den größten Fleisch- und Wurstproduzenten Österreichs. Die Bauern, die uns beliefern, befinden sich allesamt maximal 20 km von unserem Produktionsstandort entfernt. Wir beliefern zahlreiche renommierte Lebensmittelketten in ganz Österreich.“ www.dasbestefürsland.at

Florian Hütterthaler MBA, Geschäftsführer Hütterthaler KG Fleisch und Wurst.

● Theater, Pfarre Christkönig (19 Uhr) ● Vernissage im Botanischen Garten (19 Uhr)

Abriss der Eisenbahnbrücke dauert ein halbes Jahr • Erst dann

Linzer müssen drei Jahre



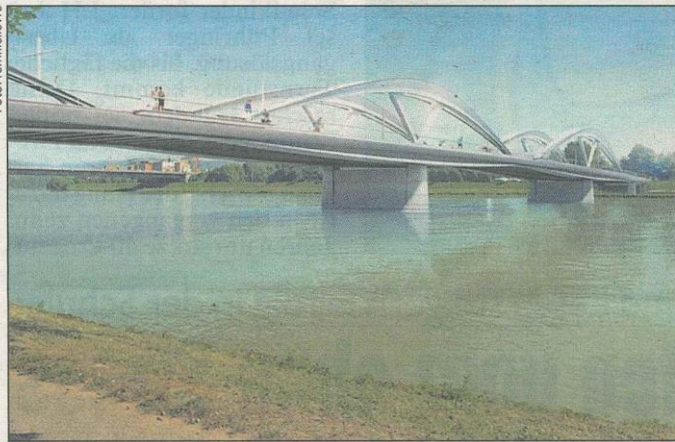
Viele Linzer sind mit dem Entwurf französischer Stararchitekten, der die marode Linzer Eisenbahnbrücke ersetzen soll, zufrieden. Bis es aber so weit ist, kommt auf die Landeshauptstadt eine Belastungsprobe zu. Sage und schreibe drei Jahre werden vergehen, bis die alte Brücke abgerissen und die neue fertiggestellt ist!

Das bedeutet: Linz muss drei Jahre auf jene Donaubrücke verzichten, die täglich von 16.000 Fahrzeugen, Tausenden Radfahrern und Hunderten Fußgängern

überquert wird. Bei der Präsentation des Entwurfs – wir berichteten – sagte Bürgermeister Klaus Luger (SP): „Es ist uns bewusst, dass das ein Problem ist. Es wird aber Lenkungsmaßnahmen geben, wie der Verkehr in der Abriss- und Bauzeit umgeleitet werden kann.“

Geht es nach den Plänen der Stadtregierung, könnte mit dem Abriss der Eisenbahnbrücke Anfang 2017 begonnen werden. Vorher müssen allerdings sieben Behördenverfahren abgeschlossen sein. „Der Abriss wird ein halbes Jahr dauern und dreieinhalb Millionen Euro kosten. Erst dann kann der Neubau beginnen. Dieser wird zweieinhalb Jahre

Foto: remi.lievre



Wuchtige Bögen dominieren die nun vorgestellte neue Brücke

ooe.regional@kronenzeitung.at

VP wettet gegen „Maut“ • „Fraglich, ob Aufwand nötig ist“

Hallengebühr spült nur magere 150.000 Euro in die Stadtkasse

„Das ist ein ganz schlechtes Signal für die ehrenamtlichen Funktionäre“, wettet mit Elisabeth Manhal die VP-Klubobfrau weiter gegen die Hallengebühren. Die heuer die 150.000 budgetierten Euro in die Stadtkasse spülen. Allerdings – „die Finanzprobleme löst die Stadt damit aber garantiert nicht“, wie Manhal betont.

Insgesamt steht die Stadt (samt ihren Unternehmen) mit über 1 Milliarde Euro in der Kreide. Da sind die 150.000 Euro nur ein Tropfen am heißen Stein. Mehr bringen die Turnhallengebühren, die Vereine seit knapp zwei Jahren zahlen müssen, nicht, da es viele Ausnahmen (etwa für Ju-

gendarbeit) gibt. Zum Vergleich: Nach der Einführung waren noch Einnahmen von 405.000 Euro budgetiert. „Die Gebühren bringen nichts – für Vereine sind sie aber ein Problem. Deshalb gehören sie abgeschafft“, so Manhal. Auch FP-Stadtrat Detlef Wimmer sieht die „Hallenmaut“ kritisch:

„Man muss hinterfragen, ob die geringen Einnahmen den Aufwand rechtfertigen.“

Anders sieht's bei den Parkgebühren aus. Da wurden bis August 4,17 Millionen € eingenommen. Deshalb heißt's aus dem Büro von Finanzreferent Christian Forsterleitner: „Die budgetierten 6,9 Millionen Euro werden erreicht. Es kommt ja noch das Weihnachtsgeschäft.“ Doch auch da kritisiert die VP: „Man muss bedenken, wie viele Menschen wegen der hohen Gebühren nicht nach Linz kommen.“

beginnt der zweieinhalbjährige Neubau der Sechs-Bogen-Brücke:

auf Übergang verzichten

dauern“, so Luger. Können diese Vorgaben eingehalten werden, könnte Anfang der 2020er-Jahre alles fertig sein. Übrigens: Bei einer „Krone“-Umfrage zeigten sich die meisten Befragten verständnisvoll: „Schön ist die alte Brücke schon. Linz braucht aber einen sicheren Übergang“, so die Meinung eines jungen Stadtbewohners – siehe Umfrage!



Umfrage

◀ Maximilian Mertens, Linz: „Der Plan schaut gut aus. Über die alte Brücke fahre ich mit einem mulmigen Gefühl.“

▲ Susanne Brunngraber, Linz: „Schade, dass die alte Brücke nicht sanierbar ist. Die neue passt aber gut zu Linz.“

Aus der Stadt

● Endspurt Grüne Mitte

Gestern, Freitag, fiel der Startschuss für den dritten Bauabschnitt in der Grünen Mitte Linz am früheren Gelände des Frachtenbahnhofs: Er umfasst im Erdgeschoß Kindergarten und Krabbelstube für 140 Kinder sowie 48 Wohnungen in den Obergeschoßen, die im Frühjahr 2016 übergeben werden sollen.

● Vorträge für Frauen

Am Mittwoch, 19 Uhr, startet im Wissensturm die vierteilige Vortragsreihe „Frauenleben.heute“.



▲ Jasmin Kosik, Linz: „Die neue Brücke gefällt mir. Für den öffentlichen Verkehr ist das eine tolle Lösung.“

Franz Böck, Ranzthal: „Ewig schade, wenn die alte Eisenbahnbrücke abgerissen wird.“ ▶



Ohne Brücke „jahrelanges Chaos vorprogrammiert“

ÖVP Linz will Auskunft über Planungen für Zeit ohne Eisenbahnbrücke

Einmal mehr ist die Eisenbahnbrücke Thema in einer Sitzung des Linzer Gemeinderates — und zwar auf Antrag der ÖVP. Wobei es der Volkspartei diesmal weniger um den ohnehin stets geforderten Erhalt dieses „historischen Erbes“ — so Fraktionsobfrau Elisabeth Manhal — geht, sondern vielmehr um zu erwartende Folgen für den innerstädtischen Verkehr, wenn — wie es der Terminplan vorsieht — die Brücke bis Herbst 2016 tatsächlich abgerissen sein sollte. Dann nämlich, so warnen Manhal und Vizebürgermeister Bernhard Baier, sei „jahrelanges Chaos vorprogrammiert“, stehe ein Brückenneubau doch frühestens im Frühjahr 2019 zur Verfügung. Manhal räumt zudem mit der These auf, dass sogenannte Bypass-Brücken an der Voest-Brücke das Problem eines jahrelang fehlenden Donauüberganges lösen könnten: Laut Asfinag sei nämlich die Errichtung dieser A7-Zusatzbrücken für die Jahre 2017 bis 2019 geplant. Weshalb die Linzer ÖVP nun am kommenden Donnerstag im Ge-

meinderat von der zuständigen SPÖ-Verkehrsreferentin Karin Hörzing erstens einen detaillierten Zeitplan für die Errichtung einer neuen Donaubrücke verlangt und zweitens Hörzing via Antrag auch aufgefordert wird, ein Konzept über die Lenkung der Verkehrsströme ab Ausfall der Eisenbahnbrücke vorzulegen.

Hohe Zinsbelastung

Vorgelegt werden soll auf Verlangen der ÖVP übrigens auch noch etwas anderes — nämlich verschiedene Szenarien über die zu erwartende Zinsbelastung

für die Stadt in den kommenden Jahren. „Die Zinszahlungen explodieren“, warnt Fraktionschefin Manhal und verweist darauf, dass sich zwischen 2010 und 2018 der Zinsendienst von 7,4 auf 22,6 Millionen Euro verdreifache. Wobei das bloß die Belastung aus dem Stadtbudget betreffe, rechne man alles ein — etwa die städtischen Gesellschaften — komme man auf 25 bis 30 Millionen Euro Zinsaufwand im Jahr. Springe die Konjunktur an, steigen auch die Zinsen, daher müsse man diesbezügliche Berechnungen anstellen, fordert die ÖVP.

Linz muss von 2017 bis 2020 ohne Eisenbahnbrücke leben

Voest-Brücke erhält von 2017 bis 2019 zwei Bypass-Brücken

LINZ. Zwischen 2017 und 2020 wird der Stau auf den Linzer Brücken noch größer. Denn dann gibt es (voraussichtlich) keine alte und auch keine neue Eisenbahnbrücke. Innerhalb dieses Zeitraums soll das neue Bauwerk an der Stelle der 114 Jahre alten und bis 2013 denkmalgeschützten Brücke entstehen.

16.000 Autos fahren derzeit pro Tag über die Eisenbahnbrücke. Die müssen dann über Nibelungen- und Voest-Brücke ausweichen. An der Voest-Brücke finden von 2017 bis 2020 allerdings Bauarbeiten statt. Zusätzlich zum bestehenden Bauwerk errichtet man an Ost- und Westseite je eine Bypass-Brücke.

2019 sollen diese Neubauten fertig sein. Dann wird 2020 die bestehende Voest-Brücke renoviert. Die Kapazität der Voest-Brücke soll aber auch während der Bau- und Renovierungsarbeiten nicht eingeschränkt sein.

Detailplanung bis Anfang 2015

Für die neue Eisenbahnbrücke, deren Entwurf in einem Planungswettbewerb ermittelt wurde, soll Anfang des kommenden Jahres die Detailplanung vorliegen. „Wir hoffen, dass dann im dritten Quartal 2015 die Einreichplanung erfolgen kann“, sagt die Linzer



Der preisgekrönte Entwurf für die neue Eisenbahnbrücke

Foto: remi.lelievre

Verkehrsreferentin Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SP).

Mit der Einreichplanung können die Behördenverfahren beginnen. Die Vizebürgermeisterin rechnet damit, dass die Verfahren zweieinhalb Jahre dauern. Für den Neubau der Brücke sind Fragen des Wasserrechts, des Naturschutzes, des Schifffahrts-, des Straßen- und Raumordnungsrechts zu klären. Verkehrsreferentin Hörzing glaubt trotz der umfangreichen Verfahren, dass

der Bau 2017 beginnen kann. „Die Fertigstellung der neuen Donaubrücke wäre dann 2020 möglich“, sagt Hörzing.

Die neue Brücke ist nicht nur für den Autoverkehr, sondern auch für die geplante zweite Straßenbahnachse wichtig. Der Schienenstrang soll vom Mühlkreisbahnhof via Spitals- und Franckviertel zum Hauptbahnhof führen. (gsto)

i Eine Bildergalerie finden Sie auf nachrichten.at/fotogalerien

Hörzing muss ihre Brückenpläne überprüfen

LINZ – In Sachen Linzer Brückenpläne setzte der Gemeinderat am Donnerstag auf Antrag der ÖVP ein klares Zeichen gegen Geheimniskrämerei, für Transparenz und mehr Konzept: Einstimmig nahm das Stadtparlament den ÖVP-Antrag an, wonach Verkehrs-Referentin Vbgm. Karin Hörzing umgehend ihre Vorstellungen konkretisiert auf den Tisch legen soll und dazu auch Abstimmungsmöglichkeiten mit der Asfinag als Autobahnbrücken-Bauherrin. Zudem fordert der Gemeinderat Hörzing auf, ihr angedachtes Verkehrssystem für die Zeit nach einem Wegfall der Eisenbahnbrücke vorzulegen. „Wir treten weiterhin für den Erhalt der Eisenbahnbrücke ein – wie sich jetzt zeigt, mit gutem Grund! Denn der Wegfall der Donauquerung würde in ein großes Verkehrschaos für Einpendler, Linzer Autolenker und die Linzer Straßenanrainer münden“, betont ÖVP-Klubobfrau Elisabeth Manhal.

Erfolg für Retter der Eisenbahnbrücke Volksbefragung rückt ein Stück näher

Plattform sammelte 1000 Unterschriften – Nun soll Bürgerinitiative eingeleitet werden

LINZ. Der erste Schritt, die historische Eisenbahnbrücke mittels einer Volksbefragung doch noch zu retten, ist getan. Binnen weniger Tage hat die überparteiliche Plattform „Eisenbahnbrücke retten“ rund 1000 Unterschriften gesammelt, die gestern beim Magistrat Linz eingereicht wurden. „Das zeigt, dass die Eisenbahnbrücke durch nichts zu ersetzen ist“, sagt Erhard Kargel, renommierter Brückenbauer und Obmann des Vereines „Rettet die Eisenbahnbrücke“.

Gesetzlich sind 800 Unterschriften nötig, um eine Bürgerinitiative einzuleiten. Die von der Plattform, der auch Vertreter der VP und der FP angehören, abgegebenen Listen werden nun vom Magistrat überprüft, um festzustellen, ob tatsächlich 800 gültige Unterschriften vorliegen. Entspricht die Bürgerinitiative den Erfordernissen, so muss der Wortlaut der Forderungen an den Amtstafeln binnen zwei Wochen bekannt gemacht werden.

Nächstes Ziel vor Augen

Bis die Plattform ihr Ziel, eine Volksbefragung abzuhalten, erreicht, ist es trotz des ersten Erfolges noch ein weiter Weg. Denn nachdem die Bürgerinitiative ausgehängt wurde, bleiben nur vier Wochen Zeit, 3000 Unterschriften zu sammeln. Erst dann kommt das Anliegen der Brückenretter in den Gemeinderat. „Diese Hürde hat bis jetzt noch keine Initiative in Linz geschafft“, sagt Kargel.



Die 114-jährige Eisenbahnbrücke gilt seit langem als sanierungsbedürftig. (vowe)

Dennoch herrscht bei den Mitgliedern der Plattform Zuversicht, dass sie das Ziel erreichen. Unterschreiben können alle, die sich den Erhalt der historischen, aber auch baufälligen Brücke wünschen, im Rathaus und in den Bürgerservicestellen. Werden die 3000 Unterschriften gesammelt, dann entscheidet der Gemeinderat über eine Volksbefragung.

SP und Grüne gegen Befragung

Dabei sollen sich die Bürger zwischen der Variante, die Eisenbahnbrücke zu renovieren und daneben einen zweiten Übergang zu errichten, oder das historische Bauwerk abzureißen und stattdessen eine neue Brücke zu errichten, entscheiden. Letztere Möglichkeit hat ja auch der Gemeinderat beschlossen. Vor wenigen Wochen wurde, wie ausführlich berichtet, die „neue Eisenbahnbrücke“ der Öffentlichkeit präsentiert.

Dass es zu einer Volksbefragung kommt, gilt aber als wenig wahrscheinlich, auch wenn die dafür notwendigen Unterschriften gesammelt werden sollten. Denn dafür müssten neben VP und FP auch die SP oder die Grünen für die Vorgangsweise stimmen. Bei den bisherigen Anträgen, dass die Bürger ihre Stimme dazu abgeben sollen, fand sich keine politische Mehrheit im Gemeinderat. Schwenken SP, Grüne oder sogar beide Parteien in ihrer Haltung um, dann rechnen die Brückenretter, dass im März des kommenden Jahres das Volk befragt wird. (cb)

Kommentar

Von
Christopher Buzas



Frage der Emotion

Viel wurde in den vergangenen Jahren politisch über die historische, wenn auch baufällige Linzer Eisenbahnbrücke diskutiert. Auch bei der Bevölkerung in- und außerhalb der Landeshauptstadt ist die Zukunft des Bauwerkes, die wahrscheinlich den Abriss bringen wird, Gesprächsthema.

An der Eisenbahnbrücke scheiden sich die Geister

Dass SP und Grüne die Baufälligkeit der Brücke und eine bessere Verkehrslösung durch eine neue Donauquerung ins Treffen führen, ist verständlich. Genauso nachvollziehbar sind aber auch die Argumente der „Brückenretter“, die nun eine Volksbefragung wollen. Ganz abgesehen von den Fakten, die auf dem Tisch liegen, kommt in der Causa die emotionale Komponente zum Tragen: Denn mit dem Brückenbauwerk verbindet wohl jeder Linzer und auch die meisten Pendler bestimmte Erinnerungen. Für viele Bürger ist sie einfach fixer Bestandteil des Stadtbildes.

Die Eisenbahnbrücke ist von historischer Bedeutung. Daran ist nicht zu rütteln. Sie ist aber noch viel mehr ein Stück Identität. Sie gehört zu Linz. Verschwindet sie, teilt sie ihr Schicksal mit der Wollzeugfabrik und dem Schloss Hagen – dort wird derzeit die neue Brückenuniversität gebaut: Diese historischen Bauwerke kennt man auch nur noch aus alten Fotos.

c.buzas@nachrichten.at

Alte Eisenbahnbrücke wird untersucht

Experten prüfen demnächst, ob die Verkehrssicherheit noch gegeben ist

LINZ. Wie lange kann die Eisenbahnbrücke noch für den Verkehr genutzt werden? Diese Frage beantworten in den kommenden Wochen erneut Experten, die das historische Bauwerk untersuchen.

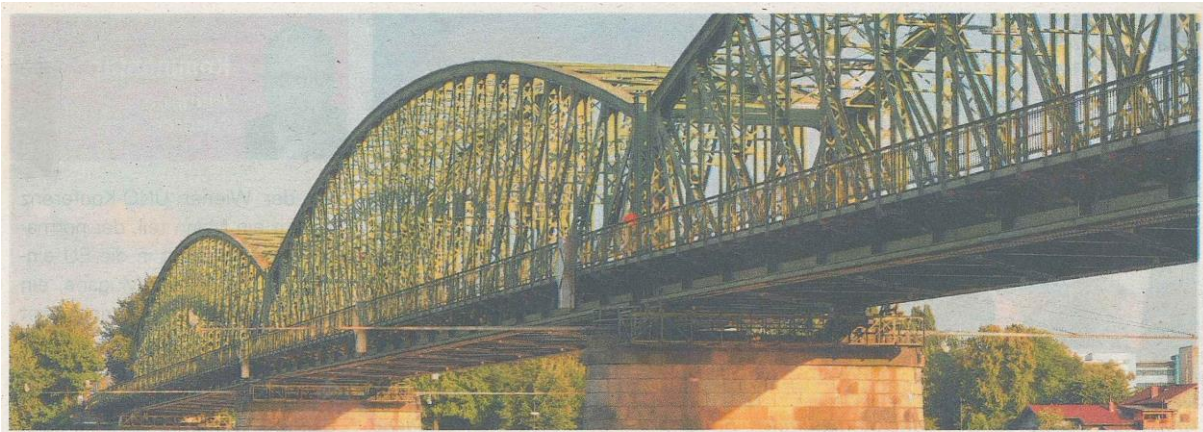
Mit einer Entscheidung ist nicht vor Mitte November zu rechnen, hieß es dazu gestern aus dem Büro der zuständigen Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SP). Sollten die Gutachter feststellen, dass die Ver-

kehrssicherheit der Eisenbahnbrücke nicht mehr gegeben ist, dann müsste Linz über Jahre hinweg mit einer Donauquerung weniger auskommen. Schließlich steht die neue Brücke nach derzeitigem Stand nicht vor dem Jahr 2020.

Sollte der schlechteste Fall eintreten, dann gibt es in der Stadt bereits Überlegungen, wie sich die 15.000 Fahrzeuge, die täglich die „Alte Dame“ queren, auf die übr-

gen Brücken verteilen. Laut Prognosen würde auf der Nibelungenbrücke ein Fahrzeugzuwachs von 18 Prozent entstehen. Auf der Votestbrücke, die ja ab 2017 zwei Bypassbrücken erhalten soll, wird mit einer Verkehrszunahme von acht Prozent gerechnet.

Außerdem rechnet die Stadt damit, dass einige der Betroffenen auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen werden. (cb)



Der geplante Abriss der 114 Jahre alten Eisenbahnbrücke in Linz sorgt weiterhin für jede Menge Diskussionen.

Foto: Stadt Linz

Linzer werden nicht zur Eisenbahnbrücke befragt

Negativer Bescheid trotz mehr als 800 Unterschriften für den Erhalt — Vizebürgermeister Baier spricht von „jämmerlichem Schauspiel“

LINZ — Die Bemühungen um den Erhalt der Linzer Eisenbahnbrücke gehen in die nächste Runde. Nachdem Bürgermeister Klaus Luger (SPÖ) gestern die Initiative des Vereins „Rettet die Eisenbahnbrücke“, der eine Volksbefragung herbeiführen will, als unzulässig erklärt hat, spricht Vizebürgermeister Bernhard Baier (ÖVP) von einem „jämmerlichen politischen Schauspiel“. Obwohl die für den ersten Schritt einer Volksbefragung nötigen 800 Unterschriften vorlagen, hat die Stadt Linz nach der Expertise von Harald Eberhard

von der WU Wien einen negativen Bescheid ausgestellt. Die Begründung: Die Eisenbahnbrücke falle nicht in den Wirkungsbereich des Gemeinderates, da sie sich nicht im Besitz der Stadt Linz befinde, sondern den ÖBB gehöre. „Seit zehn Jahren haben wir das Thema in fast jeder Gemeinderatssitzung diskutiert. Solche Anfragen sind aber nur zugelassen, wenn sie in den Wirkungsbereich fallen. Bgm. Luger hat seine erste Nagelprobe versemelt. Offensichtlich fürchtet er sich vor der Bevölkerung“, so Baier. „Es hat einen Architektenwett-

bewerb um 380.000 Euro gegeben, den die Stadt veranstaltet hat – offensichtlich, ohne über die Situation verfügen zu können. Und der Text der Bürgerinitiative ist gleichlautend mit einem Antrag, der im Gemeinderat zugelassen und diskutiert wurde“, kritisiert Erhard Kargel, Obmann von „Rettet die Eisenbahnbrücke“.

Kampf um Erhalt wird fortgesetzt

In der Begründung für den negativen Bescheid heißt es weiter, dass der Abriss der Brücke eine behördliche Entscheidung sei. Diese könne nicht Gegenstand einer Bürgerinitiative sein. Aber auch das Argument will der Vizebürgermeister nicht gelten lassen. Das Denkmalschutzamt habe nur genehmigt, dass eine Zerstörung der Brücke in den nächsten drei Jahren möglich sei. Den Kampf um den Erhalt wollen die Abriss-Gegner weiter fortsetzen. „Wir werden alle Mittel einsetzen“, verspricht Obmann Kargel.

Plattform pocht weiter auf Volksbefragung

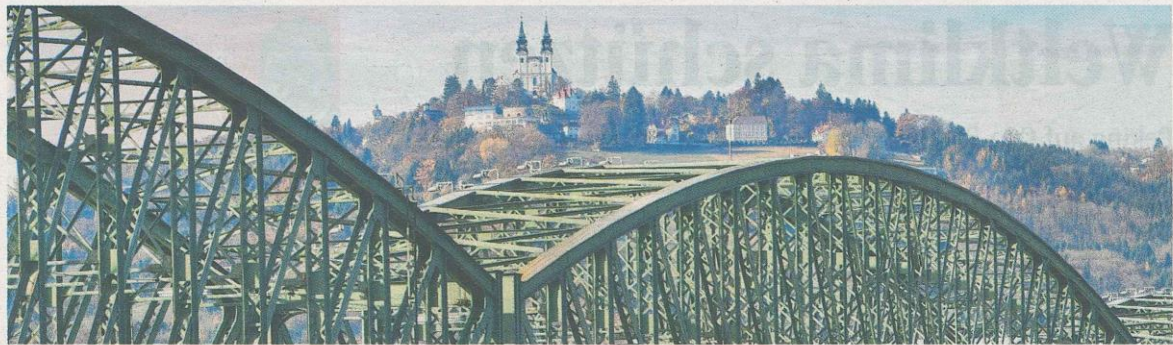
„Argumentation von Luger zur Eisenbahnbrücke ist absurd“

Morgen, Freitag, feiert die Eisenbahnbrücke ihren 114. Geburtstag. Für die Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“ ist das der Anlass, festzuhalten, dass das Argument von Stadtchef Klaus Luger (SP) – eine Volksbefragung zum Abriss sei nicht möglich – „absurd ist“.

Stadtchef Luger wischte – gestützt auf ein Gutachten – die Argumente der Brückenretter, die eine Volksbefragung zur Zukunft der Eisenbahnbrücke wollen, vom Tisch: Sie wäre nicht im Eigentum der Stadt, womit die Zuständigkeit des Gemeinderats nicht gegeben sei – wir berichteten. Ab 14. Dezember gehört die

Brücke der Linz AG – einer Tochter der Stadt . . .

„Die Argumentation von Luger ist absurd“, sagt Initiativen-Sprecher Erhard Kargel. Sonst hätte man auch sämtliche Brückenbeschlüsse in der Vergangenheit nicht fassen können. Die Retter wehren sich – und gehen auch bis vor das Landesverwaltungsgericht.



Auf den morgigen 114. Geburtstag der Linzer Eisenbahnbrücke sollen noch viele weitere Jubiläumstage folgen.

Foto: Röbl

„Volksbefragung ist zulässig!“

Eisenbahnbrücke: Vbgm. Baier kündigt Beschwerde gegen negativen Bescheid an

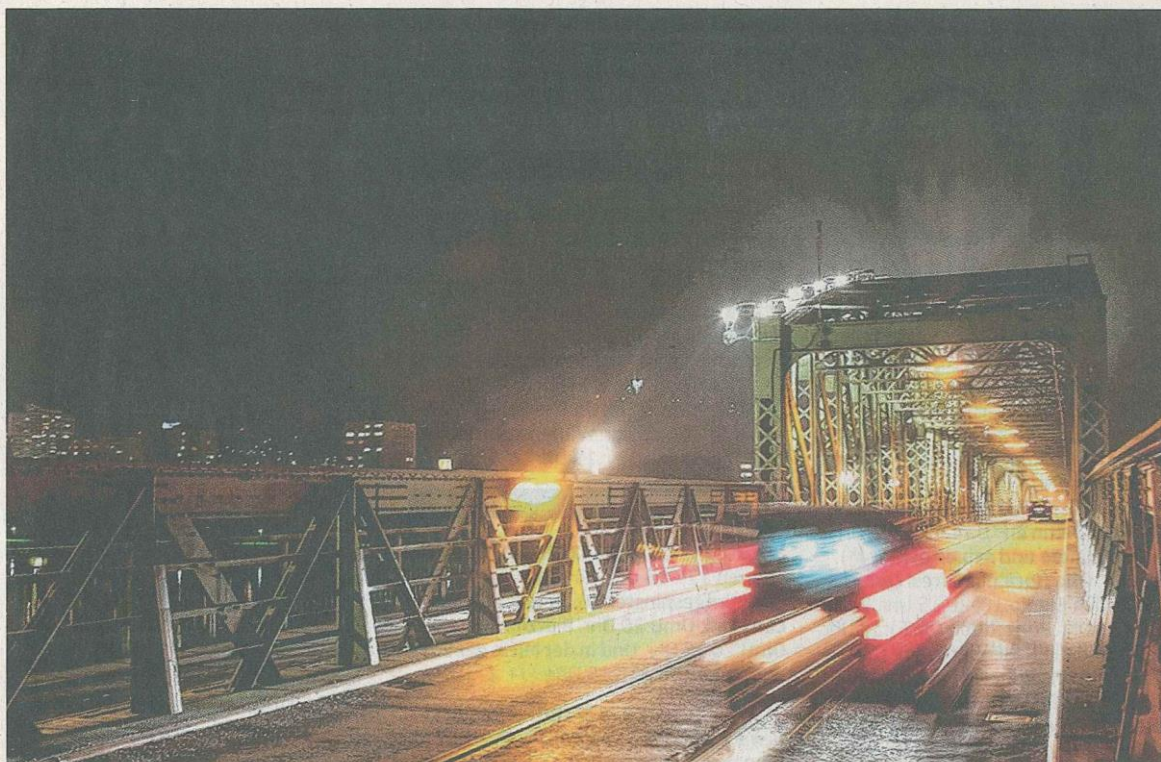
LINZ — Anlässlich des morgigen 114. Geburtstages der Linzer Eisenbahnbrücke planen die Abriss-Gegner weitere Maßnahmen für den Erhalt des Wahrzeichens. Nachdem Bgm. Klaus Luger wie berichtet eine Volksbefragung abdrehete, will der Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke“ gemeinsam mit Vbgm. Bernhard Baier dagegen Protest einlegen. „Der Bescheid ist schlichtweg falsch. Selbstverständ-

lich ist eine Volksbefragung zulässig“, sagt Baier. Bis zum 1. Dezember haben die Abriss-Gegner Zeit, die Beschwerde beim Einwohner- und Standesamt einzubringen. Dieses kann den ursprünglichen Bescheid innerhalb von zwei Monaten korrigieren. Andernfalls kündigt Baier den Gang vor das Landesverwaltungsgericht an.

Bgm. Luger hatte eine Volksbefragung abgelehnt, weil die Stadt nicht zustän-

dig sei. Laut der Plattform hätte die Brücke dann aber nie Thema im Gemeinderat sein dürfen. „Luger hat sich als Demokratie-Beschädiger geoutet“, poltert Vereins-Obmann Erhard Kargel. „Ein fatales Signal“, so Baier. Vbgm. Karin Hörzing bestätigte gestern den Bescheid: „Die Zurückweisung der Bürgerbefragung war keine willkürliche Entscheidung, sondern eine rechtlich zu treffende Maßnahme.“

cg



Am Freitag vor 114 Jahren wurde die Eisenbahnbrücke für den Verkehr freigegeben.

Foto: Weihbold

Brückenretter berufen gegen „unzulässige“ Volksbefragung

Erste Anlaufstelle für Einspruch ist Einwohner- und Standesamt

LINZ. Nicht aufgeben bei ihrem Versuch, die Eisenbahnbrücke doch noch vor dem Abriss zu bewahren, wollen die Mitglieder der Plattform „Eisenbahnbrücke retten“. Sie planen den Bescheid, der eine angestrebte Volksbefragung zur Zukunft des Bauwerkes für „unzulässig“ erklärt, zu beeinspruchen. „Die Entscheidung ist willkürlich, parteipolitisch und konterkariert alle Bemühungen für mehr Bürgermitbestimmung“, sagt Erhard Kargel, Obmann der Bürgerplattform.

Bei der Befragung sollen die Linzer über den Abriss und den Bau einer neuen Brücke beziehungsweise über die Sanierung der Eisenbahnbrücke und den Bau einer

weiteren daneben abstimmen. Wie vergangene Woche berichtet, kommt Professor Harald Eberhard von der Wirtschaftsuniversität Wien in seinem von der Stadt in Auftrag gegebenen Gutachten zu dem Schluss, dass die Stadt in der Causa nicht zuständig sei, da die Brücke noch den Bundesbahnen gehört.

Aufgrund der Expertise stellte Bürgermeister Klaus Luger (SP) einen negativen Bescheid aus. Diesen beeinspruchen die Brückenretter nun bei der ausstellenden Behörde, dem Einwohner- und Standesamt der Stadt Linz. Diese hat dann zwei Monate Zeit, den Bescheid zu überprüfen und gegebenenfalls zu korrigieren. Bleibt die

Rechtsmeinung, dass eine Volksbefragung nicht zulässig ist, aufrecht, dann möchte sich die Bürgerinitiative an den Landesverwaltungsgerichtshof wenden.

Die Vorwürfe, dass die Entscheidung gegen die Mitglieder der Plattform parteipolitisch motiviert gewesen sei, weist die SP zurück. „Nach der Aussage ‚Wenn Politiker mit ihrem Hausfrauenverstand eine Brücke bewerten sollen, kann nichts anderes herauskommen‘ (diese hatte Kargel getätigt, Anm.) wird nun, nach der Jury, auch ein renommierter Universitätsprofessor beleidigt“, sagt die für den Verkehr zuständige Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SP). (cb)

Kaputter Radweg wird saniert

Eisenbahnbrücke ist zwei Wochen für Pedalritter gesperrt

Das sorgte im Sommer für großes Aufsehen: Ein Mitarbeiter der Stadt Linz manövrierte ein mehrere Tonnen schweres Kommunal-Fahrzeug über den Radweg auf der Eisenbahnbrücke – und drückte dabei die Gitterroste ein. Die Folge: Der Radweg war seither eine regelrechte Holperbahn, man konnte ihn nur mit Müh und Not benutzen. Jetzt wird der kaputte Abschnitt aber endlich repa-

riert. Ab kommenden Montag, 17. November, können Radfahrer die Eisenbahnbrücke deshalb gar nicht benutzen. Die Sperre dauert voraussichtlich bis Sonntag, 30. November.

Im Vorfeld dieser Sanierung gab es allerdings einige Probleme. Die Ersatz-Gitterroste waren lange Zeit nicht lieferbar und mussten dann extra angefertigt werden. Wer für den Schaden finanziell aufkom-

men muss, ist noch immer nicht geklärt. Das Büro von Verkehrsstadträtin und Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SP) lässt jetzt prüfen, ob eventuell die Versicherung jenes Mitarbeiters, der mit der tonnen schweren Kehrmaschine den Schaden verursacht hat, zahlt. Die Kosten sind jedenfalls hoch: Für die neuen Gitterroste muss die Stadt Linz nicht weniger als 30.000 Euro berappen.

Radweg auf Brücke für zwei Wochen gesperrt

LINZ – Der im Sommer beschädigte Radweg über die Eisenbahnbrücke wird laut Stadt Linz zwei Wochen lang vollständig instand gesetzt. Geplant ist der Austausch der beschädigten Gitterroste auf der ganzen Länge. Während der Arbeiten muss daher diese Radwegverbindung über die Donau von 17. November 7 Uhr bis zum 30. November 17 Uhr, aus Sicherheitsgründen, gesperrt werden. Die Radfahrer können aber das Rad während dieser Zeit über den Gehweg an der Ostseite der Eisenbahnbrücke schieben bzw. auf die Fahrbahn ausweichen.

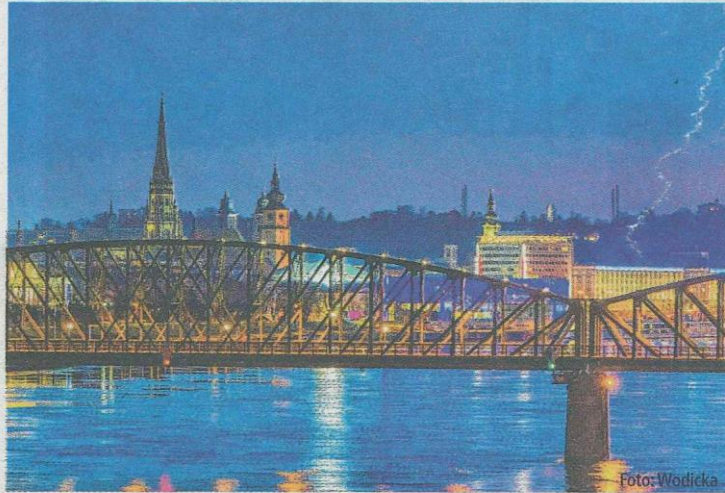
EISENBAHNBRÜCKE

Streit um Volksbefragung

LINZ. Die Plattform zur Rettung der Linzer Eisenbahnbrücke nimmt die Ablehnung der Volksbefragung nicht hin und legt Beschwerde gegen den ablehnenden Bescheid ein.

Die Volksbefragung über die Zukunft der Brücke war von Bürgermeister Klaus Luger Anfang November mit der Begründung abgelehnt worden, dass sich die Brücke nicht im Wirkungsbereich der Stadt Linz befinden würde.

„Selbstverständlich ist unser Begehren zulässig, selbstverständlich liegt die Brücke im Wirkungsbereich der Stadt“, unterstreicht Vizebürgermeister Bernhard Baier die Forderung der Plattform zur Rettung der Eisenbahnbrücke. Der Gemeinderat habe schließlich bereits in der Vergangenheit Entscheidungen zur



Der Streit um die Eisenbahnbrücke wird wohl zum Wahlkampfthema werden.

Linzer Eisenbahnbrücke gefällt, führt Sicherheitsstadtrat Detlef Wimmer weiter aus.

In den kommenden Tagen wird die Plattform nun beim Einwohner- und Standesamt der Stadt

Linz Beschwerde einbringen. Hier muss dann binnen zwei Monaten entschieden werden. Sollte der Bescheid hier nicht korrigiert werden, geht die Beschwerde automatisch an den Landesverwaltungshof. ■

www.bruecke-retten.at

[www.facebook.com/
eisenbahnbruecke](https://www.facebook.com/eisenbahnbruecke)

**Demokratie
Jetzt!**

Brücken verbinden die Menschen. Und was tun Sie, Herr Bürgermeister?

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Luger!

Demokratie ist eine großartige Sache. Auch wenn sie manchmal unbequem ist, es lohnt sich für sie zu kämpfen. Gemeinsam mit 872 Linzerinnen und Linzern haben wir, die Bürgerinitiative zur Rettung der Eisenbahnbrücke, einen Antrag auf Abhaltung einer Volksbefragung eingebracht. Weil uns dieses Kulturgut am Herzen liegt.

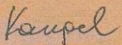
Nun haben Sie diese Bürgerinitiative aus „formaljuristischen Gründen“ abgelehnt. Wir fragen Sie, Herr Bürgermeister: Wovor haben Sie Angst, dass Sie sich hinter Formalismen verstecken? Bedeuten Ihnen direkte Demokratie und dieses einzigartige Linzer Kulturgut so wenig, dass Sie es nicht wert finden, die Menschen mitentscheiden zu lassen?

Die Eisenbahnbrücke wurde 1900 nach dem Entwurf des Wiener Brückenbau-Unternehmens E.Gärtner errichtet. Sie hat zwei Weltkriege und unzählige Hochwasser unbeschadet überstanden und ist längst ein Wahrzeichen der Stadt. Bis vor kurzem stand sie noch unter Denkmalschutz. Die Brücke wird von tausenden Fußgängern, Radfahrern und 15.000 Autofahrern täglich genutzt. Gepflegt wird sie seit Jahrzehnten nicht. Das alles haben Ihre Vorgänger zu verantworten.

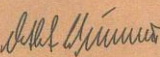
Sie als neuer Bürgermeister von Linz haben jetzt eine einmalige Chance: Lösen Sie sich von altem politischen Denken. Prägen Sie einen neuen Stil, offen, miteinander, über politische Farbenspiele hinaus.

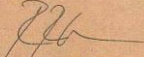
Ermöglichen Sie jetzt demokratische Mitbestimmung. Der Erhalt dieses einzigartigen Bauwerkes ist ohne weiteres möglich. Es ist höchste Eisenbahn zum Umdenken.

Ihr


Dipl.-Ing. Erhard Kargel
(Verein Rettet die
Eisenbahnbrücke)


Mag. Bernhard Baier
(ÖVP Linz)


Detlef Wimmer
(FPÖ Linz)


Mag. Robert Ritter
(Facebook Gruppe)

Kulturdebatte mit Teil-Emotionen

Linzer Eisenbahnbrücke und Brückenkopf-Aufbau als späte Aufreger

Gut acht Stunden verlief die Budgetdebatte im Landtag gestern unaufgeregt — selbst das langjährige rote Tuch der Blauen, das Linzer Musiktheater, sorgte am späten Nachmittag während der Kulturdebatte für keine bühnenreife Erregung. Dafür kochte plötzlich die Stimmung hoch, als es um die Linzer Eisenbahnbrücke und den geplanten Glausaufbau auf das Brückenkopfgebäude ging.

Bei Letzterem warf ÖVP-Klubobmann Thomas **Stelzer** FPÖ-Klubchef Günther **Steinkellner** vor, mit falschen Zahlen zu agitieren — der wiederum fühlte sich von einem Zwischenruf Stelzers in seinem Rede-recht beschnitten. FPÖ-Abgeordnete Brigitte **Povysil** wiederum musste sich von SPÖ-Abg. Hans-Karl **Schaller** aufklären lassen, dass das Besonde-

re an der Eisenbahnbrücke nicht das Eisen, sondern Niettechnik sei, denn die Brücke sei aus Stahl. Dass die Brücke „erstaunlicherweise nicht denkmalgeschützt ist“, ließ bei Stelzer übrigens den Wunsch laut werden, dass der Denkmalschutz Landessache werden solle.

50 Bewerber für Nachfolge von Dennis Russel Davies

Für LABg. Elisabeth **Manhal** indes ist das einst umstrittene Musiktheater ein Beispiel für Initiativen des Kulturlandes OÖ in Linz — wie auch der Höhenrausch oder die im Fertigwerden befindliche Bruckner-Universität. Apropos Musiktheater: Laut LH Josef **Pühringer** haben sich bisher für die Nachfolge von Chefdirigent Dennis Russel Davies 50 Interessenten gemeldet, darunter 20 internationale Dirigenten und Musiker — für Pührin-

ger ein Beweis, dass OÖ mit dem Musiktheater an Internationalität gewinnt. Die Ausschreibungsfrist endet am 9. Dezember.

Sowohl LABg. Hannes **Peinsteiner** als auch die Abgeordneten Barbara **Tausch** und Doris **Schulz** unterstrichen die Regionalität des oberösterreichischen Kulturangebotes. „Kultur in den Regionen“ sei eine Leitidee der Kulturpolitik, betonte Schulz, um etwa auf das Festival der Regionen oder die Gmundner Festwochen zu verweisen. Tausch hob unter beispielhafter Nennung der Blaskapellen das Engagement der Ehrenamtlichen im Kulturbereich hervor, während Peinsteiner am Beispiel der früheren Landesausstellung und der nächstjährigen Landesgartenschau in Bad Ischl auf die touristische Wertschöpfung für das Salzkammergut verwies.

Stadt und Land einig ● Jetzt beginnt für Sieben Stationen unter Plan für 2. Tramachse

Der Bau der 2. Schienenachse in Linz geht in die heiße Phase: Endgültig geklärt ist jetzt, wie und wo die neue Trasse verlaufen soll. Der Großteil wird unterirdisch geführt, bei der Tabakfabrik werden die Trams unter der Erde verschwinden. Ab der Hamerlingstraße werden die Schienen wieder an der Oberfläche sein.

Dass nur eine 2. Schienenachse in der Stadt Linz verkehrsmäßig eine Entlastung bringen kann, ist längst klar. Jetzt konnten Stadt Linz und das Land Oberösterreich auch endgültig klären, wie das Megaprojekt realisiert werden soll. Der Großteil der geplanten 4,7 Kilometer langen Strecke soll unterirdisch geführt werden.

Das treibt zwar die Baukosten nach oben, eine Alternative gebe es aber nicht, ist sich die Politik (plötzlich) einig. Die neue Trasse beginnt

im Bereich Ferihumerstraße, wo sie an die bestehenden Gleiskörper der Linien 1 und 2 angeschlossen wird. Die Donau wird auf der in Planung befindlichen neuen Brücke (statt der Eisenbahnbrücke) oberirdisch gequert, dann geht's aber schon in die Tiefe. „Von der Unteren Donaulände an – auf Höhe der Eishalle – ist die Strecke bereits unter der Erde“, erklärt der Linzer Bürgermeister Klaus Luger: „Die Trasse verläuft bis zur Hamerlingstraße in Tieflage.“ Für die

Projekt heiße Phase der Erde: nun fixiert

neuen Haltestellen gibt es ebenfalls schon bestimmte Plätze und Namen.

Die unterirdischen Stationen sind das Parkbad, die Lederergasse, die Nietzschestraße, die Garnisonstraße, die Krankenhausstraße, der Europaplatz sowie die Franckstraße. Oberirdisch errichtet werden die Stationen Grüne Mitte und Kraußstraße. Geplant ist, die Achse beim Bulgariplatz ans bestehende Netz anzubinden.

Wunder Punkt:
Um die
2. Tram-
achse
realisie-
ren zu
können,
muss die
Eisen-
bahnbrü-
cke weg.
Pläne da-
für gibt es
bereits.

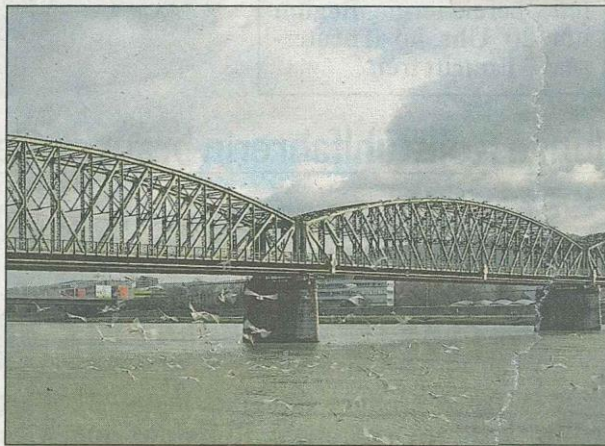


Foto: Martin Parzer

ÖBB brauchen Donauübergang noch

Linz AG muss auf

Mit dem ÖBB-Fahrplanwechsel am vergangenen Sonntag sollte die Linzer Eisenbahnbrücke eigentlich ins Eigentum der Linz AG übergehen – doch die muss weiter warten, weil die ÖBB die Brücke doch noch für den Bahnbetrieb brauchen. Denn die Servicehalle in Rottenegg für die Mühlkreisbahn ist noch nicht fertig.

für Betrieb, daher klappte die vereinbarte Übergabe nicht:

Eisenbahnbrücke warten

Im heurigen April hatte der Aufsichtsrat der Linz AG für die neue Straßenbahntrasse den Ankauf von ÖBB-Grundstücken samt Eisenbahnbrücke beschlossen. Dahinter stand der politische Gedanke, das Projekt des Baus eines neuen Donauübergangs ohne weitere Gemeinderatsbeschlüsse verfolgen zu können.

Doch der für 14. Dezember vorgesehene Eigentumsübergang kam nicht zustan-

de; möglicherweise werde es nun der nächste Fahrplanwechsel, so Linz AG-Generaldirektor Erich Haider, also Mitte Dezember 2015. Oder auch früher. Bis dahin fahren die ÖBB-Loks weiter über die Brücke.

Das ändere aber nichts am geplanten Zeitpunkt des Abrisses der Eisenbahnbrücke, sagt Haider. Laut Vertrag mit den ÖBB müssen die Linz Linien spätestens am 3. April 2016 mit dem Ab-

riss der „alten Dame“ beginnen und ihn bis spätestens 3. Juni erledigt haben, weil sonst der Denkmalschutz per 3. September 2016 wieder auflebe. „Es gibt ja auch laut Denkmalschutz keine Möglichkeit, die Brücke weiter sicher zu betreiben, weshalb sie zu zerstören ist“, so Linz-AG-Chef Haider.

„Retter“ der Eisenbahnbrücke kämpfen aber weiter um den Erhalt dieses alten Linzer „Wahrzeichens“.

Fans der Eisenbahnbrücke freuen sich

Laut neuem Gutachten Volksbefragung doch

Der Streit um die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke spitzt sich zu: Ein neues Gutachten im schon lange schwelenden Streit besagt nun, dass ein Bescheid von Stadthelf Klaus Luger (SP) ungültig sei: Dieser sah vor, dass eine Volksbefragung zur Zukunft der Eisenbahnbrücke rechtlich unmöglich sei. Alles zurück zum Start?

Es steht Aussage gegen Aussage – oder besser gesagt: Gutachten gegen Gutachten! Die überparteiliche Plattform „Rettet die Linzer Eisenbahnbrücke“ startete eine Unterschriftenaktion, um eine Volksbefragung zur Zukunft der „Alten Lady“ zu erzwingen. Eine Gruppe

um den Architekten Erhard Kargel setzt sich dafür ein, das alte Bauwerk zu erhalten und daneben eine neue Brücke für Autos, Lkw und den öffentlichen Verkehr zu errichten. Obwohl die Initiative genügend Unterschriften beisammen hatte und das rechtliche Verfahren dazu einleiten wollte, stoppte Bürgermeister Klaus Luger (SP) die Initiative. Begründung: Weil die Eisenbahnbrücke noch im Besitz der ÖBB sei, können die Linzer auch nicht über deren Zukunft abstimmen...

Dennoch: Vertraglich ist bereits fixiert, dass die im Eigentum der Stadt stehende Linz AG das alte Bau-

„ Das Gutachten besagt ganz klar, dass eine Befragung zur Zukunft der alten Eisenbahnbrücke auf jeden Fall möglich ist.

FP-Stadtrat Detlef Wimmer

über Rückenwind:

wäre eine möglich!

werk übernehmen wird – wir berichteten. Und genau da setzt auch das Gutachten der beiden Gemeinderechtsxperten Katharina Pabel und Michael Mayrhofer an, das die Plattform jetzt präsentierte. Derzeit läuft eine Beschwerde gegen das „Nein“ von Bürgermeister Luger. Welches Gutachten jetzt zählt, sollen jedenfalls die Gerichte entscheiden...



Foto: Martin Parzer

„Retter“ Detlef Wimmer, Erhard Kargel und Bernhard Baier (v. li)

Brückenretter: Grünes Licht für Bürgerbefragung

Bescheid von Bgm. Luger laut Gutachten rechtswidrig

LINZ — Neue Hoffnung für die Plattform „Rettet die Eisenbahnbrücke“ in der Debatte um den Erhalt der traditionsreichen Linzer Donauquerung: Laut einem Rechtsgutachten der Universität Linz ist der Bescheid von Bgm. Klaus Luger, eine Bürgerbefragung abzulehnen, rechtswidrig. „Dieses Gutachten gibt Grünes Licht für die Bürgerinitiative“, freut sich Erhard Kargel, Obmann der Plattform.

Diese hat gemeinsam mit Vbgm. Bernhard Baier Beschwerde beim Einwohner- und Standesamt eingebracht. „Das Gutachten bestätigt voll und ganz unsere Argumentation und ist wesentlicher Bestandteil der Beschwerde“, so Baier.

„Absurde Argumentation“

Bgm. Luger hatte den Antrag auf eine Bürgerbefragung abgelehnt, weil dies nicht in den Wirkungsbereich der Stadt falle. Diese Aussage wurde nun vom Gutachten der Universitätsprofessoren Katharina Pabel und Michael Mayrhofer widerlegt. So habe es dazu im Gemeinderat bereits mehrere Beschlüsse gegeben. Hinzu komme der

Vertrag zwischen der LINZ AG und den ÖBB über den Kauf der Brücke. „Man sieht daran, wie absurd die Argumentation des Bürgermeisters ist. Er soll sich nicht hinter fragwürdigen Bescheiden verschanzen“, fordert Baier.

Bis Ende Jänner könnte die Stadt dem Einspruch mit einer Beschwerde vorentscheidung stattgeben. Danach ist das Landesverwaltungsgerichtshof (LVwG) am Zug. „Ich bin sehr, sehr zuversichtlich“, betont Baier. SPÖ-Gemeinderat Franz Leidenmühler sprach indes von „unhaltbaren Vorwürfen“ gegen Luger. Die Rechtsmeinung der Plattform sei aber zu respektieren, es gebe gute Argumente in beide Richtungen. Der Fall werde vor dem LVwG landen, meinte er zum VOLKSBLATT. cg

Neues Gutachten lässt Retter der Eisenbahnbrücke hoffen

Expertise besagt, dass eine Bürgerbefragung doch zulässig wäre

LINZ. Der seit Jahren andauernde Streit um die Zukunft der Eisenbahnbrücke bekommt nun durch ein weiteres Gutachten neue Nahrung. Dieses haben die Universitätsprofessorin Katharina Pabel und Assistenz-Professor Michael Mayrhofer (beide vom Institut für Verwaltungsrecht an der Johannes Kepler Universität) im Auftrag der Mitglieder der Plattform „Brücke Retten“ erstellt. Die Juristen kommen dabei zu dem Schluss, dass die von den „Brückenrettern“ angestrebte Volksbefragung zur Zukunft der Eisenbahnbrücke rechtlich doch möglich wäre.

Zur Erinnerung: Die Stadt hat diese Bemühungen als unzulässig zurückgewiesen, da der Gemeinderat, der über eine Bürgerbefragung abstimmen müsste, nicht zuständig sei, weil die Brücke ja nach wie vor den ÖBB gehört. Dabei hatte sich Bürgermeister Klaus Luger (SP) ebenfalls auf ein Gutachten gestützt – dieses hatte Professor Harald Eberhard von der Wirtschafts-

universität Wien im Auftrag der Stadt erstellt.

Dessen Argumentation weisen Pabel und Mayrhofer zurück. „Die Eisenbahnbrücke betrifft klar den eigenen Wirkungsbereich der Stadt, unabhängig davon, wer zivilrechtlicher Eigentümer der Brücke ist“, schreiben die beiden. „Das zeigt, dass die Vorgangsweise von Bürgermeister Luger willkürlich und parteipolitisch motiviert ist“, sagt Erhard Kargel, Obmann der Bürgerplattform.

„Gerichte werden entscheiden“

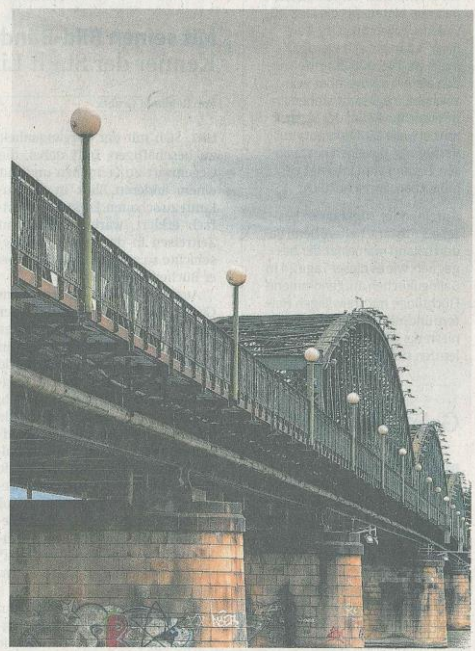
Diesen Vorwurf weisen Lugers Parteikollegen der SP entschieden zurück. „Der Bescheid des Bürgermeisters beruht ebenfalls auf einem Gutachten eines Rechtsprofessors. Der Vorwurf der politischen Willkür ist daher zurückzuweisen“, sagt Gemeinderat Franz Leidenmühler.

Die abweichende Rechtsmeinung sei aber zu respektieren. Welches der beiden Gutachten nun bin-

dend sei, darüber „haben in einem Rechtsstaat die Gerichte zu entscheiden“, so die SP.

Derzeit liegt die Causa beim Einwohner- und Standesamt der Stadt Linz. Dort haben die Brückenretter eine Beschwerde gegen den Bescheid eingebracht. Rechtlich besteht die Möglichkeit, dass die Behörde den Plattform-Mitgliedern, zu denen auch Vertreter der VP, FP und Neos zählen, recht gibt. Passiert dies nicht, dann will die Initiative vor den Landesverwaltungsgerichtshof ziehen.

Geben die dortigen Experten den Beschwerdeführern recht, dann hätten diese vier Wochen Zeit, um 3000 Unterschriften zu sammeln. Gelingt dies, dann müsste der Gemeinderat über eine Volksbefragung abstimmen. Dabei sollen die Bürger zwischen den Varianten, die Eisenbahnbrücke zu erhalten und daneben eine weitere zu bauen, oder das historische Bauwerk abzureißen und durch einen Neubau zu ersetzen, entscheiden. (cb)



Erst 2015 soll die Eisenbahnbrücke in den Besitz der Linz AG übergehen. (Weißbold)

Vom Donaustrand zum Schuldenstand

Im Großraum Linz ging es auch heuer wieder um die Zukunft der Eisenbahnbrücke. Die OÖNachrichten zeigten mit „Stolze Linzer“ die Vorzüge der Landeshauptstadt

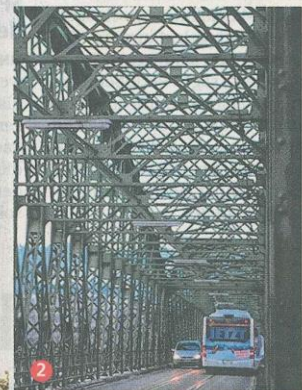
1 Das heuer öffentlich meistdiskutierte Thema in Linz entpuppte sich vorerst als Rohrkrepierer: der Donaustrand. Nach der Facebook-Initiative junger Menschen für einen Donaustrand im Park zwischen Nibelungen- und Eisenbahnbrücke unterstützte zunächst die FP die Forderung. Dann entdeckten auch die anderen politischen Parteien das Thema. Mehrere Gastronomen präsentierten Vorschläge.

Schließlich entwickelten Studenten der Kunst-Universität ein Konzept. Das hatte zunächst ein juristisches Handikap und wurde schließlich ganz verworfen. Mittlerweile hat die VP einen Plan vorgestellt: vor dem Brucknerhaus soll Sand aufgeschüttet werden. Auch die SP findet das gut. 2015 soll es mit dem Strand im Donaupark doch etwas werden.

2 Wie schon seit mehreren Jahren war auch heuer die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke ein heißes Thema. In der Gemeinderatssitzung vom 6. März forderten VP, FP und Grüne in unterschiedlichen Anträgen eine Volksbefragung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke. VP und FP wollten eine Abstimmung über die alte Brücke, die Grünen eine Befragung über die drei bestgeeigneten Architekten-Entwürfe für einen neuen Donauübergang. Beide Anträge bekamen nicht die nötige Mehrheit.

3 Weil zahlreiche Pendler im Franckviertel ihre Autos abstellen, wurden Bewohner befragt, ob gebührenfreie Kurzparkzonen in den betroffenen Straßen eingeführt werden sollen. Zwei Drittel der Bürger, die an der Befragung teilnahmen, sprachen sich für neue blaue Zonen aus. Überwacht werden die gebührenfreien Zonen von Mitgliedern des städtischen Ordnungsdienstes (Stadtwache).

4 Die Stadt Linz hat sehr hohe Schulden. Die OÖNachrichten deckten im Jänner auf, bei welchen Banken die Stadt am meisten verschuldet ist. Besonders tief in der Kreide steht Linz bei der Raiffeisenlandesbank Oberösterreich: 200,4 Millionen Euro betragen dort mit Stand vom 31. Dezember 2013 die Verbind-



- 1** Neueste Idee: ein Donaustrand vor dem Brucknerhaus.
- 2** Die Zukunft der Eisenbahnbrücke war auch heuer wieder heiß umstritten. Mittlerweile gibt es einen Plan für einen Neubau.
- 3** Die Stadtwache kontrolliert künftig gebührenfreie Kurzparkzonen.
- 4** Bei der Raiffeisen-Landesbank hat die Stadt Linz die höchsten Schulden.
- 5** Auch Black-Wings-Kapitän Philipp Lukas macht mit bei der OÖN-Aktion „Stolze Linzer“.

Fotos: vowe (3), VP, Köpf-Archiv

lichkeiten. Knapp dahinter kommt die Kommunal Kredit Austria, bei der die Stadt Linz mit 187 Millionen Euro verschuldet ist. Dann folgen die UniCredit Bank Austria mit 86,7 Millionen Euro, die Oberbank mit 81,7 Millionen Euro, die OÖ. Hypo-Landesbank mit 47,1 Millionen Euro. An sechster Stelle folgt die Bawag-PSK, bei der die Stadt Ende 2013 mit 21,7 Millionen Euro verschuldet war. Mit der Bawag prozessiert die Stadt weiter wegen des Swaps.

5 Mit der Aktion „Stolze Linzer“ zeigen die OÖNachrichten auf vielfältige Art die Vorzüge der Stadt. Menschen von Otto Normalverbraucher bis zu Prominenten erklären, was ihnen an Linz besonders gefällt. Die OÖN laden zu Gratisfahrten im Taxi und mit Elektro-Rikschas, präsentieren Linzer Straßen, zeigen aber auch Schwachstellen der Stadt und veranstalten öffentliche Diskussionen mit Verantwortlichen.

nachrichten.at

Online nachzulesen

Die Jahresrückblicke aus allen Regionen finden Sie auf der Homepage der OÖNachrichten: nachrichten.at

Die OÖNachrichten berichten Montag bis Freitag in ihren sechs Lokalausgaben aus allen Landesteilen Oberösterreichs.

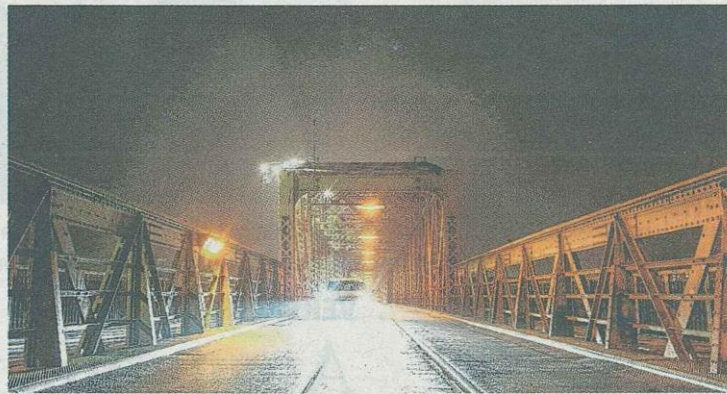
EISENBAHNBRÜCKE

Zank um Bürgerbefragung

LINZ. Die Plattform „Brücke retten“ hofft weiter auf eine Bürgerbefragung zur Zukunft der maroden Eisenbahnbrücke. Ein neues Gutachten gibt den Abriss-Gegnern Recht, die SP winkt jedoch weiter ab.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Die Stadt Linz lehnte den Vorschlag der Plattform auf eine Bürgerbefragung bekanntlich ab, da der Gemeinderat nicht zuständig sei, weil die Brücke immer noch den ÖBB gehöre. Bürgermeister Klaus Luger stützte sich dabei auf ein Gutachten von Professor Harald Eberhard von der Wirtschaftsuniversität Wien. Dieses Argument lässt nun das neue Gutachten von Universitätsprofessorin Katharina Pabel und Assistenz-Professor Michael Mayrhofer



Streit um die Zukunft der Eisenbahnbrücke geht in die nächste Runde. Foto: vowe

(Institut für Verwaltungsrecht an der JKU) nicht gelten: „Die Eisenbahnbrücke betrifft klar den eigenen Wirkungsbereich der Stadt, unabhängig davon, wer zivilrechtlicher Eigentümer der Brücke ist“, heißt es dort. SP-Gemeinderat Franz Leidenmüller wehrt sich gegen Vorwürfe

der politischen Willkür: „Der Bescheid des Bürgermeisters beruht ebenfalls auf einem Gutachten eines Rechtsprofessors, dieser Vorwurf ist daher zurückzuweisen.“ Am Zug ist als nächstes das Einwohner- und Standesamt der Stadt, das über die Beschwerde der Brückenretter entscheidet. ■

Keine Befragung

Ich ärgere mich über die aufgestellten Plakatständer „guten Gewissens“ getroffen zur „Rettung der Eisenbahnbrücke“ und zum Aufruf einer Bürgerbefragung. Ich mag nicht befragt werden – wir haben schließlich Politiker, welche ausreichend dafür bezahlt werden, Entscheidungen zugunsten von uns Bürgern zu treffen. Und ich habe nach wie vor vollstes Vertrauen darin, dass diese Entscheidungen „guten Gewissens“ getroffen werden. Ich freue mich, wenn das „alte Ding“ durch eine moderne und schöne Brücke erneuert wird – und ich kein mulmiges Gefühl mehr haben muss, wenn zwei Linz-AG-Busse gleichzeitig über die Brücke fahren.

Silvia Schöneborn-Maier, Linz

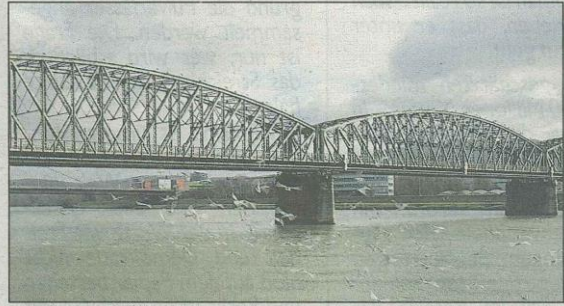


Foto: Martin Parzer

Die Linzer Eisenbahnbrücke soll laut Stadtchef Klaus Luger abgerissen und eine neue gebaut werden.

ÖÖ. Verwaltungsgericht ist in Causa Eisenbahnbrücke am Zug

Stadtchef weist Volksbefragung zur „Alten Lady“ erneut zurück

Wieder ein Schlag ins Gesicht für die Plattform „Rettet die Eisenbahnbrücke“: Wie berichtet, haben die Fans der „Alten Lady“ Beschwerde gegen den Bescheid von SP-Stadtchef Klaus Luger, wonach eine Volksbefragung rechtlich unmöglich sei, eingelegt. Nach Prüfung der Beschwerde gab die Behörde Luger nun Recht.

Eine Volksbefragung ist laut der Behörde und einem neuen Rechtsgutachten von Harald Eberhard, Professor an der Wirtschaftsuniversität Wien, unzulässig. Sie kann laut Gutachten nur dann eine Angelegenheit des eigenen Wirkungsbereichs der Gemeinde sein, wenn die Brücke der Stadt Linz gehören

würde. Eigentümer sind aber nach wie vor die ÖBB. Auch, wenn die Linz AG später das Bauwerk übernimmt, sei die Zukunft der „Alten Lady“ ausschließlich Sache dieser selbstständigen Kapitalgesellschaft. Zudem sei die über die Brücke führende Straße keine öffentliche Verkehrsfläche der Stadt.

„Ich halte mich an das Gutachten und werde die Beschwerde der Brücken-Retter zurückweisen. Der Bescheid wurde bereits dem Landes-Verwaltungsgericht zugestellt“, so Luger. VP-Stadtvize Bernhard Baier glaubt dennoch, dass das Gericht zugunsten der Retter entscheiden wird und betont: „Erhalt der Brücke und Errichtung einer Zusatzquerung – diese Lösung könnte schon morgen in Angriff genommen werden und ein Stauchaos nach dem Abriss 2016 bis 2019 verhindern.“

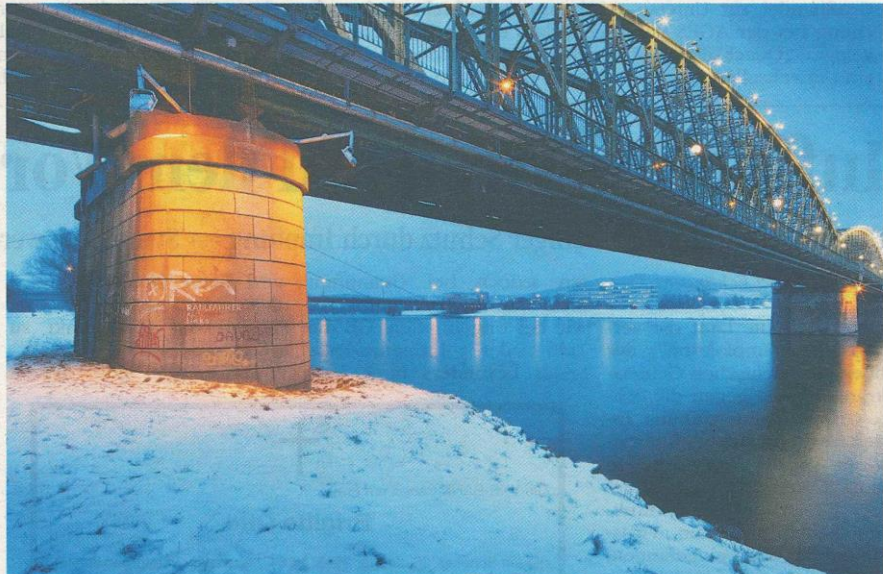
ÖVP beharrt auf Brücken-Befragung

Luger weist Beschwerde gegen Bescheid zurück – Nun ist Landesverwaltungsgericht am Zug

LINZ – Der Streit um den geplanten Abriss der renovierungsbedürftigen Linzer Eisenbahnbrücke geht weiter. Gestern wies Bürgermeister Klaus Luger (SPÖ) die Beschwerde des Vereins „Rettet die Eisenbahnbrücke“ gegen einen Bescheid von Anfang November zurück. Darin wurde die vom Verein eingebrachte Bürgerinitiative für eine Volksbefragung über die Zukunft des Bauwerks abgewiesen. Luger beruft sich in seiner aktuellen Entscheidung auf ein Rechtsgutachten der WU Wien, wonach eine Befragung der Linzer zu diesem Thema unzulässig ist, da sich die Brücke nicht im Wirkungsbereich der Stadt befindet.

Baier hofft nun auf das Landesverwaltungsgericht

In einer Reaktion auf diese Entscheidung kritisiert ÖVP-Stadtparteiobmann Vbgm. Bernhard Baier, dass der Bürgermeister trotz der Dringlichkeit der Entscheidung zwei Monate verstreichen ließ. Er geht nun davon aus,



Der Streit um die Linzer Eisenbahnbrücke geht weiter.

Foto: Röbl

dass es durch den Entscheid des Landesverwaltungsgerichts letztlich doch zur Einleitung der Bürgerinitiative – 872 Personen haben dafür unterschrieben – und zu einer nachfolgenden Volksbe-

fragung kommen wird. „Linz braucht nach jahrelangem Nichtstun endlich eine Entscheidung für den Donauübergang“, betont Baier. Bei einem Abriss der Eisenbahnbrücke zeichne sich nämlich

ab, dass die Landeshauptstadt von Herbst 2016 bis Frühjahr 2019 ohne Übergang auf dieser Höhe dastehen würde. Und dies bedeute ein jahrelanges Stauchaos, so der ÖVP-Stadtparteiobmann.

Eisenbahnbrücke: Rückschlag für Bürgerinitiative

LINZ. Weiterhin nicht zulässig sind die Bemühungen der Plattform zur Rettung der Eisenbahnbrücke, den geplanten Abriss des Bauwerkes mittels einer Volksbefragung zu verhindern. Wie berichtet, hat die Stadt diese Versuche als rechtlich unzulässig zurückgewiesen, da der Gemeinderat, der über eine Bürgerbefragung abstimmen müsste, nicht zuständig sei. Grund ist, dass die Brücke den ÖBB gehört.

Die Brückenretter beeinspruchten diese Entscheidung beim Einwohner- und Standesamt der Stadt, das den ersten Bescheid ausgestellt hatte. Die dortigen Prüfer blieben jedoch bei ihrer Einschätzung. Die Verantwortlichen der Plattform haben angekündigt, nun vor den Landesverwaltungsgerichtshof zu ziehen. (cb)

Eisenbahnbrücke beschäftigt jetzt die Gerichte

Volksbefragung über Abriss laut Stadt weiter unzulässig – Die Brückenretter ziehen nun vor das Verwaltungsgericht

LINZ. Erneuter Rückschlag für die Plattform, die sich für die Rettung der Linzer Eisenbahnbrücke einsetzt: Ihr Vorhaben, den Abriss des historischen Bauwerkes mittels einer Volksbefragung doch noch zu verhindern, bleibt rechtlich vorerst nicht möglich.

Zu dieser Auffassung kommt nun neuerlich das Einwohner- und Standesamt der Stadt, das, wie berichtet, im Vorjahr einen negativen Bescheid ausgestellt hat. Gegen diesen hatte die Initiative Beschwerde eingelegt. Diese wurde nun zurückgewiesen.

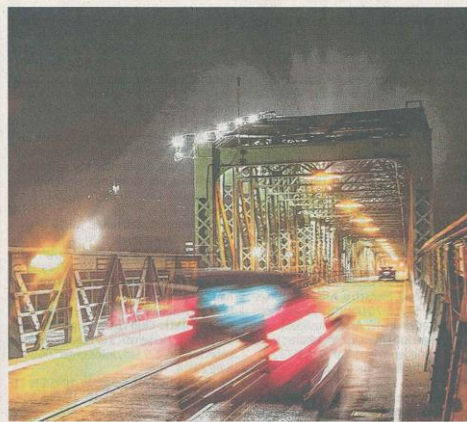
Die getroffene Entscheidung „beruht auf einer intensiven Prüfung durch die Behörde sowie auf eine erneut eingeholte Expertise der Juristen“, sagt Bürgermeister Klaus Luger (SP). Für Erhard Kargel, Obmann der Bürgerplattform, kommt die jüngste Entwicklung „nicht überraschend“.

Die geforderte Volksbefragung ist rechtlich deshalb nicht zulässig, da der Gemeinderat, der darüber abstimmen müsste, nicht zuständig sei. Schließlich gehöre die Eisenbahnbrücke nach wie vor den ÖBB und liegt somit nicht im eigenen Wirkungsbereich der Stadt, heißt es in der Begründung.

Die Prüfer des Einwohner- und Standesamtes berufen sich dabei auf ein Gutachten, dass Harald Eberhard von der Wirtschaftsuniversität Wien im Auftrag der Stadt erstellt hat.

Zwei Gutachten, zwei Meinungen

Ganz anderer Meinung sind hingegen die Mitglieder der überparteilichen Plattform, der auch Vertreter von VP, FP und Neos angehören. Sie haben ebenfalls ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben. Zwei Juristen der Kepler-Universität kamen darin zu der Auffassung, dass



Noch steht die Eisenbahnbrücke, die Frage ist, wie lange noch.

Foto: Weinhold

eine Volksbefragung sehr wohl zulässig wäre. „Daran kann auch die wenig überraschend neuerlich negative Entscheidung des Linzer Bürgermeisters nichts ändern“, sagt Vizebürgermeister Bernhard Baier (VP). Wer in der Causa recht hat und wer nicht, muss nun das Landesverwaltungsgericht entscheiden. Dorthin wird die Beschwerde der Bürgerinitiative weitergeleitet.

Bekommen die Brückenretter dort recht, dann müssen sie innerhalb von vier Wochen 3000 Unterschriften für ihre Forderung sammeln. Erst wenn dies gelingt, muss der Gemeinderat über eine Volksbefragung abstimmen. Kommt es dazu, dann können die Bürger wählen, ob die Brücke erhalten und daneben eine weitere gebaut werden oder ob die „Alte Dame“ abgerissen und an ihrer Stelle ein Neubau entstehen soll.

(cb)

Gleichzeitige Arbeiten an drei Brücken

Stadt und Land feilen um Chaos in City zu

Die „Krone“ zeigte vor Monaten: Der geplante Abriss und Neubau der Linzer Eisenbahnbrücke wird zwischen 2016 und 2020 nicht die einzige Mega-Baustelle sein. Zeitgleich gibt es auch Arbeiten auf der Steyregger Brücke und der Voestbrücke. Land, Stadt und Asfinag grübeln jetzt, wie ein Chaos verhindert werden kann.

LH-Vize Franz Hiesel (ÖVP) musste sich wegen der vielen geplanten Baustellen in der Landeshauptstadt in der vergangenen Sitzung des Landtages viele Fragen gefallen lassen. Nach Berichten in der „ÖÖ-Krone“ wollte der Freiheitliche Norwig Mahr vom Straßenreferenten wissen, wie

ein Chaos verhindert werden kann. Hiesel legte einen ungefähren Zeitplan vor: Die Sanierung der Steyregger Brücke – hier ist das Land zuständig – soll 2016/2017 über die Bühne gehen, im Anschluss werden dann so genannte Bypässe auf der Voestbrücke montiert, wobei der Verkehr aber nicht

in Linz nach 2016:

an Plänen, verhindern

behindert wird, wie die für diese Baustelle zuständige Asfinag betont.

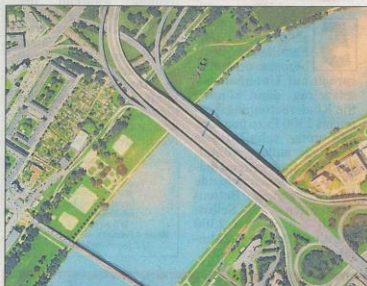
Unklar ist aber noch, wie man mit möglichen Behinderungen wegen des Abrisses und Neubaus der Eisenbahnbrücke umgehen wird. Wenn diese – wie von der Linzer Stadtpolitik versprochen – bis 2020 fertig sein soll, wird drei Jahre vorher dieser Donauübergang nicht mehr benützbar sein. Ein totales Chaos könnte also die Folge sein, wobei LH-Vize Franz Hiesel im Landtag betonte: „Es wurde ein gemeinsames Baustellenmanagement eingerichtet, um die Bauarbeiten aufeinander abzustimmen. Ziel ist es, die Auswirkungen der einzelnen Baustellen so gering wie möglich zu halten.“



Foto: Herbert Endler, vom Illustrierte, Hans Kramar, Land OÖ



Noch gar nicht berücksichtigt: der Bau der vierten Donaubrücke



Die Linzer Autobahn-Brücke bekommt zwei „Bypässe“ verpasst

EISENBAHNBRÜCKE

Abrissgegner blitzen ab

LINZ. Rückschlag für die Plattform zur Rettung der Eisenbahnbrücke: Bekanntlich forderte diese eine Volksbefragung über den geplanten Abriss der Brücke durchzuführen, die Stadt Linz lehnte dies als rechtlich unzulässig ab, da sich der Gemeinderat dafür als nicht zuständig sah. Begründung: die Brücke gehöre den ÖBB. Mit ihrem Einspruch beim

Einwohner- und Standesamt, das den ersten Bescheid ausgestellt hatte, blitzten die Abrissgegner nun aber erneut ab: Die zuständigen Prüfer blieben bei ihrer Einschätzung.

Die Verantwortlichen der Plattform kündigten daraufhin bereits an, mit ihrem Ansinnen vor den Landesverwaltungsgerichtshof zu ziehen. ■



Zukunft der Eisenbahnbrücke bietet weiter allerhand Diskussionsstoff. Foto: vowe



Mehr Mädchen für Technik zu begeistern, ist das Hauptziel des Girls' Day.

GIRLS DAY 2015

Berufe kennenlernen

OÖ. Der Girls' Day – ein internationaler Aktionstag mit dem Ziel, mehr Mädchen für Naturwissenschaft und Technik zu begeistern – findet am 23. April zum 15. Mal in OÖ. statt. Mädchen aus HS-, NMS- und AHS-Schulen haben die Möglichkeit, einen Tag in einem handwerklichen, technischen oder naturwissenschaftlichen Betrieb zu verbringen und

so ihnen unbekannte Berufe und Studienrichtungen kennenzulernen. Bereits am 24. und 25. Februar findet der Girls' Day JUNIOR für die 3. und 4. Klasse Volksschule statt. 300 Unternehmen in Oberösterreich öffnen am Girls' Day ihre Türen. „Das erleichtert eine Berufswahl jenseits von Klischees“, ist Landesrätin Doris Hummer überzeugt. ■

Aus der Stadt

● „Eltern sind besorgt“

Die Linzer Freiheitlichen kritisieren den hohen Anteil ausländischer Kinder an Schulen und zitieren aus einer Studie: „38% sehen das als ein sehr großes bzw. ziemlich großes Ärgernis“, sagt Klubchef Markus Hein.

● „Tempo machen“

Tempo fordern die Grünen bei der Suche einer Trasse für die Regio-Tram. „In Linz gibt es bis heute keinen Trassenfindungsprozess“, sagt die Grüne Gerda Lenger.

Arbeitsgruppe des Landes, der Stadt und der Asfinag soll ein

Eisenbahnbrücke kann

In einer Mitteilung an die „Krone“ sprechen Planer der Stadt, des Landes und der Asfinag Klartext: „Eine Sperre der Eisenbahnbrücke ist, sobald Gefahr im Verzug bestehen sollte, jederzeit möglich.“ Eine eigens eingerichtete Arbeitsgruppe kümmert sich jetzt darum, ein drohendes Verkehrschaos in der Stadt zu verhindern.

Bekanntlich laufen die Planungen für gleich mehrere große Baustellen in der Stadt Linz, die den Verkehrsfluss massiv beeinträchtigen könnten – die „ÖÖ-Krone“ berichtete. Befürchtet wird etwa, dass wegen der Arbeiten an den Donauübergängen ein regelrechter Verkehrsfarkt die Folge wäre. Allerdings:

Land Oberösterreich, die Stadt Linz und die Asfinag haben eine Gruppe unter

VON ROBERT LOY

dem Titel „Linzer Brücken“ eingerichtet; die Arbeiten bestmöglich aufeinander abstimmen soll.

Der jetzt gemeinsam festgelegte „Fahrplan“ sieht so

aus: Die Sanierung der Steyrergerbrücke wird im Frühjahr 2016 starten, die Fertigstellung ist für Herbst 2017 geplant. Wird die Eisenbahnbrücke gesperrt – und davon ist auszugehen –, werden laut Berechnungen auf diesem Übergang Richtung Steyrregg zusätzlich 700 Fahrzeuge unterwegs sein.

2017 will die Asfinag damit beginnen, die Voestbrücke zu verbreitern. In der „heißen Phase“, also 2018 bis 2019, ist eine Beeinträchtigung des Verkehrs auf den bestehenden Spuren möglich, erklären die Experten.

Foto: Martin Parzer



Bürgermeisterpartei richtet dafür ein eigenes Büro ein:

SPÖ setzt im Wahlkampf auf die Ideen der Bevölkerung

Der Kampf um die Wählergunst hat in Linz bereits voll eingesetzt: Die SPÖ will in den kommenden Monaten ganz klassisch werben – aber auch die Bevölkerung aktiv einbinden. Unter dem Titel „M 30“ sollen Anregungen und Ideen gesammelt werden, wie sich die Stadt verändern könnte. Es geht also um die Beteiligung der Bürger!

◀ Stadtparteisekretär Jakob Huber (li.) mit SPÖ-Gemeinderat Josef Stadler, der bei der Wahl nicht mehr antritt.

„M 30“ steht für Museumstraße 30 – und genau dort baut die SPÖ ein Büro in eine „Mitmachzentrale“ um. „Die Leute sollen einen Punkt zum Andocken haben“, erklärt Bürgermeister Klaus Luger das Vorhaben, das vor allem im Internet beworben wird: „Wir haben den Anspruch, neue Wege zu gehen. Deshalb lassen wir uns auf dieses Projekt ein“, ergänzt der SPÖ-Politiker. Wobei: Ganz neu ist diese Form der Bürgerbeteiligung nicht. Auch die Neos setzen auf ein derartiges Modell und wollen interessierte Bürger in Entscheidungsprozesse einbinden. Und die linke Partei ist wohl auch der Grund, warum sich die Sozialdemokraten bemühen, neue Wege zu gehen: „M 30 ist einfach ein

Versuch, einen Weg abseits der herkömmlichen Pfade zu finden“, sagt Luger zur „ÖÖ-Krone“.

Mehr präsent sein wollen die Roten auch im Internet, wobei Parteisekretär Jakob Huber einschränkt: „Wir werden uns nicht nur in der Online-Blase aufhalten“, kündigt er eine neue Welle von Hausbesuchen an: In den nächsten Monaten solle rote Funktionäre 15.000 Haushalte besuchen – vom Bürgermeister bis zum Gemeinderat.

Interessantes Detail zur Wahlliste für den Gemeinderat, die – wie berichtet – jetzt fix ist: Josef Stadler wird nicht mehr antreten. Er war erst im Herbst 2013 nach der großen Rochade in der Stadtregierung in das Stadtparlament eingezogen.

Pläne des Landes werden am Montag präsentiert:

Trasse für Linzer Ostumfahrung fix

Die Entscheidung ist gefallen, sie bleibt aber vorerst noch geheim: Am kommenden Montag werden LH-Vize Franz Hiesl und seine Mitarbeiter bekanntgeben, wo die Trasse für die geplante Linzer Ostumfahrung verlaufen wird. Obwohl ein Baustart noch in weiter Ferne liegt, sollen die benötigten Flächen schon vorab reserviert werden.

Bekanntlich laufen seit Monaten Gespräche auf allerhöchster Ebene, welche Korridore für eine Linzer Ostumfahrung in Frage kommen. Welcher es tatsächlich wird, soll am kommenden Montag, 9. Februar, der Öffentlichkeit präsentiert werden. An die-

sem Tag lädt das Land Oberösterreich zu einer Regionalkonferenz nach Engerwitzdorf. Heißeste Aktie bei den Varianten ist die Untertunnelung des Pfenningbergs ab Treffling bis zum Knoten Steyrregg-Ost und eine Untertunnelung von Ebelsberg.

Verkehrschao verhindern ● Die Planer gehen fix davon aus:

jederzeit gesperrt werden

Gleichzeitig zu diesen beiden Baustellen soll auch die alte Eisenbahnbrücke abgerissen und durch eine neue ersetzt werden. Man arbeite aber an Maßnahmen, um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. Geplant sind etwa Infokampagnen.

Brücke bis auf Weiteres im ÖBB-Eigentum

LINZ – Während auf politischer Ebene nach wie vor darüber gestritten wird, ob eine Bürgerbefragung über den geplanten Abriss der Linzer Eisenbahnbrücke zulässig ist, verschiebt sich die ursprünglich für Mitte Dezember 2014 geplante Übertragung des Eigentums von den ÖBB zu den Linz-Linien. Grund dafür ist, so ÖBB-Sprecher Mario Brunnmayr zum VOLKSBLATT, dass die ÖBB für die Wartung der Züge der Mühlkreisbahn in Rottenegg eine Servicehalle errichten müssen. Diese soll in den kommenden Monaten fertiggestellt und in der Folge vom Land OÖ übernommen werden. Bis zur Fertigstellung der Halle sei der Gleisanschluss über die Donauquerung aufrechtzuerhalten, so Brunnmayr. Die ÖBB haben bei der Behörde um Fristverlängerung angesucht, damit der Gleisanschluss für Wartungsarbeiten gewahrt bleibt. Die Bahn werde die Brücke weiter betreiben und erst dann an die Linz-Linien übergeben. *bw*

SPÖ-Stadträtin rückt Infos nicht heraus:

Zustand der desolaten Brücke bleibt geheim!

Wie steht es um die alte und verrostete Eisenbahnbrücke tatsächlich? Noch im alten Jahr kündigte Verkehrsstadträtin Karin Hörzing (SPÖ) die Veröffentlichung einer Überprüfung an. Das ist aber längst überfällig. Anfragen der „OO-Krone“ bleiben auch unbeantwortet.

Wie berichtet, weisen Verkehrsplaner darauf hin, dass man jederzeit mit einer Sperre des Donauübergangs rechnen müsse. Fachleute des Landes, der Stadt und der Asfinag zerbrechen sich darüber den Kopf, weil ja dann 16.000 Fahrzeuge an anderen Stellen den Fluss überqueren müssen – und das auf Brücken, die ebenfalls saniert oder verbreitert werden und somit auch nicht voll befahrbar sind.

Seriöse Informationen über den

Zustand der Stahlkonstruktion hat aber auch diese Arbeitsgruppe nicht – obwohl diese schon lange vorliegen müssten. Konkret sagte Verkehrsstadträtin Karin Hörzing im Oktober, dass in den nächsten Wochen ein Ergebnis dieser Expertisen vorlie-

ge werde. Sie kündigte eine Info noch im alten Jahr an, geschehen ist allerdings nichts. Naheliegend ist daher die Frage: Ist die Eisenbahnbrücke gar nicht so kaputt, wie die Stadt Linz immer sagt? Robert Loy



Foto: Martin Parzer

Hörzing schweigt

VP kritisiert Analyse zu Eisenbahnbrücke scharf

„Verkehrsplanung ist Chaos“

Als „Wunschdenken“ bezeichnet VP-Klubobfrau Elisabeth Manhal die von SP-Verkehrstadträtin Karin Hörzing am Mittwoch in der „Krone“ bekannt gegebene Detailanalyse zur Sperre der Eisenbahnbrücke. Wie berichtet, hätte eine Analyse der Stadt ergeben, dass 4000 Fahrzeuge täglich von der Eisenbahn- auf die Autobahnbrücke sowie 5000 auf

die Nibelungenbrücke ausweichen würden. Die 6000 übrigen Fahrten würden entweder durch Öffis ersetzt oder wegfallen. „Ich kenne diese Berechnung nicht und halte sie für unrealistisch“, so Manhal. „Wenn fast die Hälfte der Autofahrten wegfällt, wäre es ja g’scheiter, wir hätten noch weniger Brücken. Diese Verkehrsplanung ist ein Chaos!“

**Quer-
gedichtet**



JOSEF BUCHNER

Die Linzer Eisenbahnbrücke

*Der Tod der Linzer
Eisenbahnbrück
steigert in Linz den
Problemlösungsdruck.
A Vorschlag nur, dann
wisst's Bescheid:
baut's Park-and-ride -
Plätz für die Leit
rund um die Stadt und
mit Genuss
steig'n d' Leit dann kos-
tenlos in Bus
und über die große Au-
toflut
halt sich in Grenzen
dann die Wut.*

Abriss-Gegner wittern letzte Chance und wollen Votum der

Zukunft der alten Brücke

Alles ist höchst komplex: Weil die marode Eisenbahnbrücke nicht der Stadt Linz gehört, sollen die Bürger auch nicht über die Zukunft des Kolosses abstimmen dürfen. Das meint zumindest die Stadt Linz. Ganz anders sieht das die Initiative „Eisenbahnbrücke retten“, die jetzt das Gericht mit dem Trauerspiel befasst!

„Krone“-Leser wissen: Die aus ÖVP, FPÖ und den Neos bestehende Initiative sammelte 872 Unterschriften, um die Zukunft der Brücke in die Hand der Linzer zu legen. Damit die Stadt eine Volksabstimmung starten hätte müssen, wären 3000 weitere Unterstützungserklärungen nötig ge-

wesen – auf halbem Weg stoppte Bürgermeister Klaus Luger (SPÖ) allerdings per Bescheid die Aktion im Sinne direkter Demokratie.

Sein auch von Rechtsprofessoren untermauertes Argument: Die Brücke gehört nicht der Stadt, es geht also nicht um ihren Wirkungsbe- reich. Wie berichtet, überga-

ben die ÖBB das Bauwerk der Linz AG. Diese wiederum gehört der Stadt und somit den Einwohnern.

Trotzdem: Die Abrissgegner geben nicht auf und fordern erneut, das Volk zu befragen. „Entweder die Eisenbahnbrücke wird renoviert und daneben eine zusätzliche Entlastungsbrücke gebaut, oder das Bauwerk wird abgerissen und durch einen

Bürger erzwingen ● Bekommen sie Recht, will Stadt nachgeben:

ist nun ein Fall fürs Gericht

Neubau ersetzt“, erklärt Vizebürgermeister Bernhard Baier (ÖVP), worüber abgestimmt werden soll. Das Landesverwaltungsgericht prüft jedenfalls, ob das „Nein“ zur Befragung von Luger rechtlich hält. Aus dem Rathaus ist zu hören: Kippt das Gericht den Luger-Bescheid, wird man um eine Volksbefragung nicht herumkommen.

Aus der Stadt

● Jungtänzer gesucht

Für eine große, noch streng geheime Musicalproduktion im Musiktheater können sich tanzbegabte Buben (10 Jahre) mit Foto bewerben unter duernberger@landestheater-linz.at. Das Casting steigt am 23. Februar im Schauspielhaus.

Brückenretter ziehen jetzt vor Gericht

Baier: Sind optimistisch, dass eine Bürgerinitiative zum Erhalt der Linzer Eisenbahnbrücke eingeleitet werden darf

LINZ – Der Streit um den geplanten Abriss der Linzer Eisenbahnbrücke dürfte zum Wahlkampfthema werden. Die Plattform „Eisenbahnbrücke retten“ beschreitet jetzt den Weg zum Landesverwaltungsgerichtshof. Dieser muss nun innerhalb von sechs Monaten eine Entscheidung darüber treffen, ob eine Bürgerinitiative zum Erhalt des in die Jahre gekommenen Baujuwels zulässig ist.

Plattform für Rechtsstreit zuversichtlich

„Wir sind zuversichtlich, dass das Gericht den ablehnenden Bescheid von Bürgermeister Luger aufheben wird“, sagte gestern ÖVP-Stadtparteiobmann Vbgm. Bernhard Baier in einem Pressegespräch. In diesem Falle sei die Bür-

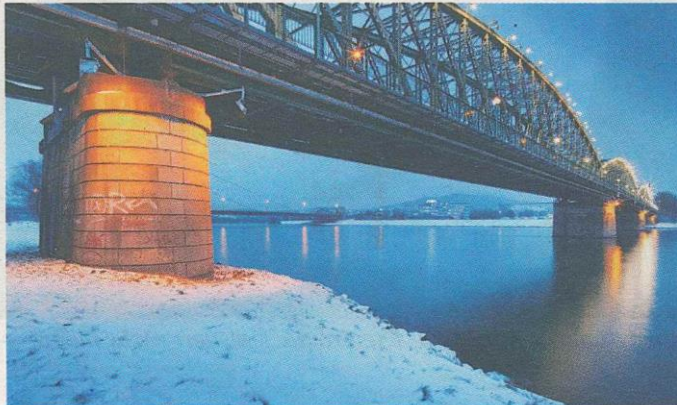


Foto: Röbl

gerinitiative einzuleiten. Die Plattform müsste dann noch binnen vier Wochen 3000 Unterschriften sammeln, damit der Linzer Gemeinderat über die Abhaltung einer Volksbefragung zum Erhalt der Eisenbahnbrücke abstimmen kann. „Ich vertraue auf die Arbeit der unabhängigen Justiz und harre dieser Entscheidung“, betonte in einer

Stellungnahme Verkehrsreferentin Vbgm. Karin Hörzing. Bürgermeister Luger würde in dieser Sache nicht parteipolitisch agieren. Die geplante zweite Schienenachse mit der neuen Donaubrücke sei ein zu wichtiges Thema für die Landeshauptstadt, um daraus ein parteipolitisches Geplänkel zu machen, sagte Hörzing. *bw*

Eisenbahnbrücke beschäftigt nun die Gerichte

LINZ. Ihre Ankündigung, vor das Landesverwaltungsgericht zu ziehen, haben die Retter der Eisenbahnbrücke in die Tat umgesetzt. Dieses soll klären, ob die Forderung der Bürgerplattform nach einer Volksbefragung berechtigt ist. Bei dieser sollen die Linzer Bürger entscheiden, ob der politisch beschlossene Abriss der Brücke samt Bau einer neuen an Ort und Stelle oder die Sanierung der „Alten Dame“ und der Bau eines weiteren Überganges daneben erfolgen soll.

Die bisherigen Bemühungen der „Brückenretter“, zu denen auch Vertreter von VP, FP und Neos zählen, die Bevölkerung entscheiden zu lassen, verliefen wenig erfolgreich. Wie berichtet, hat die Stadt die Forderung als unzulässig zurückgewiesen, da die Eisenbahnbrücke, die noch den ÖBB gehört, nicht im eigenen Wirkungsbereich der Stadt liegen soll. Das Verwaltungsgericht hat nun sechs Monate Zeit, den Sachverhalt zu klären.

Bekommt die Bürgerplattform recht, dann haben sie vier Wochen Zeit, um 3000 Unterschriften zu sammeln. Gelingt dies, dann muss der Gemeinderat über eine Volksbefragung abstimmen. (cb)

Eisenbahnbrücke ist nun ein Fall für das Gericht

Brückenretter zogen vor das Landesverwaltungsgericht – dieses soll entscheiden, ob Bürgerbefragung rechtens ist

LINZ. Was sich in den vergangenen Wochen bereits angebahnt hatte, ist nun fix: Die Linzer Eisenbahnbrücke wird ein Fall für das Landesverwaltungsgericht. Vor dieses ziehen die Vertreter der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“, um sich mit ihrem Wunsch nach einer Volksbefragung über die Zukunft des historischen Bauwerkes doch noch durchzusetzen.

Dabei sollen die Linzer entscheiden, ob die Eisenbahnbrücke bestehen bleiben und daneben eine weitere Brücke gebaut, oder ob die „Alte Dame“, wie politisch beschlossen, abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden soll. Um dieses Ziel zu erreichen „haben wir vor wenigen Tagen einen sogenannten Vorlageantrag beim Landesverwaltungsgericht eingebracht“, sagt Erhard Kargel, Obmann der Bürgerplattform. Auslö-

ser für diese Entscheidung, ist, dass die Stadt die Forderung einer Bürgerbefragung zurückgewiesen hatte. Begründet wurde dies damit, dass die Brücke nicht im eigenen Wirkungsbereich der Stadt liege, da sie noch den ÖBB gehört.

Somit sei der Gemeinderat nicht zuständig, um über eine Volksbefragung abzustimmen. Bei seinen Argumenten stützt sich Bürgermeister Klaus Luger (SP) auf ein von der Stadt in Auftrag gegebenes Gutachten, das Harald Eberhard von der Wirtschaftsuniversität Wien erstellt hat.

Ganz anders sehen das die Mitglieder der überparteilichen Plattform, denen auch Vertreter von VP, FP und Neos angehören. Sie gaben ebenfalls eine Expertise in Auftrag. Darin kamen zwei Juristen der Kepler-Universität zu der Auffassung, dass eine Volksbefragung



Die Zukunft der Eisenbahnbrücke bleibt weiterhin unklar.

Foto: Weibold

sehr wohl zulässig wäre. „Wir sind deshalb sehr optimistisch, dass der Verwaltungsgerichtshof unserer Rechtsansicht folgen wird“, sagt Vizebürgermeister Bernhard Baier (VP).

Die Entscheidung, ob eine Volksbefragung rechtlich möglich ist, dürfte nicht vor dem Sommer vorliegen. Schließlich hat das Verwaltungsgericht sechs Monate Zeit, um den Sachverhalt zu prüfen. „Ich vertraue auf die Arbeit der unabhängigen Justiz und harre dieser Entscheidung“, sagt dazu die für den Verkehr zuständige Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SP).

Bekommen die Vertreter der Bürgerplattform recht, dann müssen sie binnen vier Wochen 3000 Unterschriften für ihr Anliegen sammeln. Erst dann müsste der Gemeinderat über eine Bürgerbefragung abstimmen. (cb)

EISENBAHNBRÜCKE

Abrissgegner ziehen vor Gericht

LINZ. Nachdem eine Volksbefragung über den Abriss der Brücke von der Stadt Linz als rechtlich unzulässig abgelehnt

wurde, hat der Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke“ nun vor, vor das Landesverwaltungsgericht zu ziehen. Man zeigt sich zuver-

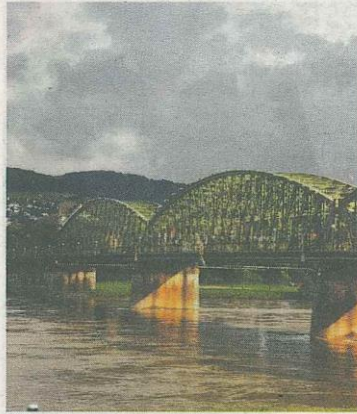
sichtlich: Ein Rechtsgutachten der Universität Linz bestätigt die Zulässigkeit einer Volksbefragung und die Zuständigkeit der

Stadt Linz. Dem gegenüber steht ein Gutachten der WU Wien, das die Brücke nicht im Wirkungsreich der Stadt sieht. ■

Eisenbahnbrücke wird Fall fürs Gericht

Verwaltungsgericht entscheidet bis zum Sommer, ob eine Bürgerbefragung durchgeführt wird.

■ LINZ (red). Die Eisenbahnbrücke wird ein Fall für das Landesverwaltungsgericht. Dort haben die Vertreter der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“ einen sogenannten Vorlageantrag eingebracht. Damit will die Plattform, der auch Vertreter von ÖVP, FPÖ und Neos angehören, ihren Wunsch nach einer Volksbefragung doch noch durchsetzen. Die Stadt Linz hatte die Forderung einer Bürgerbefragung zurückgewiesen, da die Brücke laut Bürgermeister Klaus



Ob über die Zukunft der Brücke abgestimmt werden darf, entscheidet das Gericht.

Foto: Christian Taglieber

Luger noch im Eigentum der ÖBB und nicht der Stadt Linz stehe und der Gemeinderat damit nicht zuständig sei. Anders sehen das die Mitglieder

der Plattform. Sie stützen sich dabei auf eine von ihnen in Auftrag gegebene Studie. Darin kommen zwei Juristen der Kepler-Uni zu der Auffassung, dass eine Volksbefragung sehr wohl zulässig wäre. „Wir sind sehr optimistisch, dass der Verwaltungsgerichtshof unserer Rechtsansicht folgen wird“, so Vizebürgermeister Bernhard Baier (VP) und Erhard Kargel, Obmann der Bürgerplattform. Das Gericht hat nun sechs Monate Zeit, um den Sachverhalt zu prüfen. Bekommen die Vertreter der Bürgerplattform recht, dann müssen sie binnen vier Wochen 3000 Unterschriften für ihr Anliegen sammeln. Erst dann müsste der Gemeinderat über eine Bürgerbefragung abstimmen.

1247720

Linz Donauübergang wird verbreitert

Bypässe für Brücke: Vorarbeiten starten!

Während es für viele Projekte in der Stadt noch nicht einmal richtige Pläne gibt, beginnen für eine andere Baustelle schon demnächst die Vorarbeiten. Kommende Woche wird die Asfinag Probebohrungen für die Verbreiterung der Autobahnbrücke starten. Geplant ist, an die bestehenden Fahrbahnen „Bypässe“ anzuhängen.

Es ist eine von vielen Brückenbaustellen in der Landeshauptstadt – aber nur dort wird man bald sehen, dass auch etwas weitergeht. Um die steigende Verkehrsbelastung in den Griff zu bekommen, wird – wie von der „OÖ-Krone“ berichtet – die Voest- bzw. Autobahnbrücke verbreitert. Links und rechts des Bauwerks werden zusätzliche Fahrbahnen angehängt, im Fachjargon nennt man das „Bypässe“.

Laut Asfinag und Land beginnen die Hauptarbeiten für das in Österreich einzigartige Projekt im Jahr 2017. Zwei Jahre lang wird es dauern, um die Baustelle abzuschließen. Problematisch ist aber: Zeitgleich soll die Stadt Linz auch eine neue Eisenbahnbrücke (statt des alten und maroden Übergangs) bekommen. Verkehrsmäßig wird je-

denfalls „die Hölle“ erwartet. Der Grund: Die Eisenbahnbrücke steht für den Verkehr gar nicht zur Verfügung, und auch auf der Voestbrücke wird es zu Einschränkungen kommen.

LH-Vize Hiesl verspricht aber, dass eine Arbeitsgruppe genau darauf achtet, dass die Arbeiten aufeinander abgestimmt werden.

LH-Vize Hiesl:
„Die Probebohrungen
starten
bald.“ ►



Foto: Martin Parzer

Gutachten zu den Verkehrsflüssen soll offengelegt werden:

Linzer ÖVP kritisiert „das große Verwirrspiel“ um kaputte Brücke

Ein Bericht in der „Krone“ führt nun zu einem neuen Streit zwischen Linzer SPÖ und ÖVP: Wie berichtet meinte Verkehrsstadträtin Karin Hörzing erst kürzlich, dass bei einer Sperre der Eisenbahnbrücke 6000 Fahrzeuge weniger über die Donau fahren würden. „Das ist fragwürdig“, sagt ÖVP-Klubchefin Elisabeth Manhal.

Auf die Frage der „Krone“, wie sich der Verkehr auf die anderen Donauübergänge verlagern würde, wenn die Eisenbahnbrücke gesperrt wird und 16.000 Fahrzeuge ausweichen müssten, ant-

wortete Hörzing so: Der Verkehr auf der Autobahnbrücke würde um vier Prozent von 100.000 auf täglich 104.000 Fahrzeuge pro Tag steigen, auf der Nibelungenbrücke wären dann täglich

55.000 Autos, Lkw und Busse unterwegs – um zehn Prozent (5000 Fahrzeuge) mehr. Nur ganz wenige würden über die Steyregger Brücke fahren. „6000 Fahrzeuge, die täglich die Eisenbahnbrücke queren, fallen weg“, erklärte Hörzing – und bestätigte diese Zahlen gestern, Freitag, erneut.

„Hörzing soll diese Studie offen legen“

Die ÖVP bezeichnet das als großes Verwirrspiel, hält die Aussagen von Hörzing für nicht nachvollziehbar und will Antworten. Immerhin habe auch Stadtchef Klaus Luger eine derartige Studie präsentiert und kam auf andere Zahlen, erklärt ÖVP-Klubchefin Elisabeth Manhal. Sie fordert von Hörzing, diese Verkehrsstromanalyse offenzulegen.

Droht ohne Eisenbahnbrücke Stauchaos?

ÖVP Linz ortet Verwirrspiel seitens der SPÖ-Verkehrsstadträtin

LINZ — Ein Verwirrspiel der SPÖ ortet die Linzer ÖVP in Sachen Eisenbahnbrücke. Denn laut Bürgermeister Klaus Luger (SPÖ) würden sich bei einer Sperre der Eisenbahnbrücke täglich 7000 Autos zusätzlich auf die Autobahnbrücke ergießen, weitere 7000 auf die Nibelungenbrücke und 2000 zusätzlich auf die Steyreggerbrücke verlagern. SPÖ-Verkehrsstadträtin Vbgm. Karin Hörzing würde ein absehbares Stauchaos jedoch herunterrechnen.

Denn sie gehe davon aus, dass 6000 Pkw-Fahrten überhaupt entfallen würden. ÖVP-Klubobfrau Elisabeth Manhal verlangt eine unverzügliche Offenlegung des Verkehrsgutachtens in der Ausschusssitzung am Dienstag. „Hörzings These, dass bei einer Sperre der Eisenbahnbrücke von den täglich 15.000 Pkw-Fahrten plötzlich 6000 wegfallen würden, ohne sich andere Wege zu suchen, erscheint überprüfenswert — um nicht zu sagen: fragwür-

dig“, erklärt Manhal. Hörzing geht in einer Reaktion jedoch davon aus, dass kein Stauchaos auftreten werde. Eine Arbeitsgruppe mit dem Land OÖ und der Asfinag koordiniere die bevorstehenden Brückenbaustellen, um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Diese Vorgehensweise hätte sich bereits bei der Sperre der Westbrücke sehr gut bewährt. Eine Kurzinformation über die Studie sei für den Verkehrsausschuss geplant.

VP fürchtet Verkehrschaos ohne Eisenbahnbrücke

SP zeigt sich über die Behauptungen „irritiert“

LINZ. Auch wenn die historische Eisenbahnbrücke noch steht und für den Verkehr befahrbar ist, werden nun wieder Befürchtungen laut, dass es in Linz zu einem Verkehrschaos kommen werde, falls die Brücke tatsächlich abgerissen wird. Konkret wirft die VP der für den Verkehr zuständigen Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SP) vor, das „absehbare Stauchaos herunterzuspielen“.

So rechnete Hörzing unlängst vor, auf welche anderen Verkehrswege sich die rund 16.000 Fahrzeuge, die täglich über die Eisenbahnbrücke fahren, verteilen sollen. Die Verkehrsreferentin geht davon aus, dass 4000 zusätzliche Fahrzeuge über die Autobahnbrücke, 5000 über die Nibelungenbrücke und 2000 über die Steyreggerbrücke rollen werden. Die übrigen rund 6000 Pkw-Fahrten würden dieser Berechnung zufolge entfallen.

Verkehrsausschuss am Dienstag

Die VP wird die Causa in der Sitzung des Verkehrsausschusses am morgigen Dienstag jedenfalls zur Sprache bringen. „Immerhin geht es darum, der Linzer Bevölkerung eins zu eins vor Augen zu führen, was mit dem Abriss der Eisenbahnbrücke verbunden wäre“, sagt Klubobfrau Elisabeth Manhal, die Hörzing vorhält, die Studie über die Verteilung des Verkehrs ohne

die Eisenbahnbrücke unter Verschluss zu halten.

Irritiert über diese Behauptungen zeigt sich die von der VP angesprochene Vizebürgermeisterin. Sie habe lediglich die Zahlen einer von den Linz Linien in Auftrag gegebenen Studie des Österreichischen Instituts für Raumplanung zitiert.

Daraus gehe hervor, dass rund jeder dritte Lenker auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen oder auf seine Fahrten gänzlich verzichten werde. „Das von ÖVP-Klubobfrau Manhal ständig heraufbeschworene Stauchaos wird so nicht auftreten“, sagt Hörzing.

Arbeitsgruppe eingerichtet

Nicht umsonst gebe es eine Arbeitsgruppe mit dem Land Oberösterreich und der Asfinag, welche die bevorstehenden Brückenbaustellen in Linz koordiniert, um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Auch bei der Sperre der Westbrücke im Jahr 2013 (damals wurde diese saniert) habe sich diese Vorgehensweise bewährt, sagt Hörzing, die sich auch gegen den Vorwurf, die Studie unter Verschluss zu halten, wehrt.

„Eine Kurzinformation über diese Studie habe ich für den Verkehrsausschuss am Dienstag geplant, und zwar unter dem Tagesordnungspunkt „Allfälliges“, sagt die Vizebürgermeisterin. (cb)



Im Verkehrsausschuss ist morgen die Eisenbahnbrücke erneut ein Thema. (vowe)

Klare Aussagen von Verkehrs-Referentin Vbgm. Karin Hörzing wird die Linzer ÖVP in der heutigen Verkehrsausschuss-Sitzung zum Thema Verkehrslenkungen bei einem Wegfall der Eisenbahnbrücke verlangen. „Wir werden uns nicht mit dem angekündigten Kurzbericht abspeisen lassen. Wir wollen vielmehr genau herausgearbeitet haben, welche Folgen dies für Autolenker und Straßen-

ÖVP Linz ortet Stau-Chaos

anrainer hätte“, sagt Stadtparteiobmann Vbgm. Bernhard Baier. Dann werde nämlich erkennbar, dass auch aus verkehrstechnischer Sicht an einer Rettung der Eisenbahnbrücke kein Weg vorbeiführe. Während im März 2009 der damalige Verkehrs-Referent Klaus Luger von zusätzlichen Stauzeiten durch

den Wegfall dieser Donauquerung sprach, bestreitet dies Hörzing nun. Die ÖVP bezweifelt das, weil nicht davon auszugehen sei, dass 6000 von täglich 15.000 Autofahrten einfach wegfallen würden. Aufklärung verlangt Baier zudem bei den auf die Linz-Linien zukommenden Extrakosten — zuletzt war von 650.000 Euro pro Jahr die Rede —, sollte die Eisenbahnbrücke abgerissen werden.

In der Frage um die Auswirkungen der Sperre der Linzer Eisenbahnbrücke auf die Verkehrsströme wird es im April zu einem neuerlichen Showdown kommen. Nachdem Verkehrs-Referentin Vbgm. Karin Hörzing eine Studie präsentiert hatte, die deutlich geringere Belastungen für Ausweichstrecken bescheinigt hatte als vorige Berechnungen, werden in der Verkehrsausschusssitzung am 9. April die Autoren dieser Studie anwesend sein. Dabei sollen die offenkundigen Dis-

Brückenstudie vor Ausschuss

krepanzen zwischen der Meinung Hörzings und jener des nunmehrigen Bürgermeisters Klaus Luger, der als Verkehrsreferent anno 2011 das totale Chaos bei einem Wegfall der Eisenbahnbrücke prophezeit hatte, geklärt werden. Für die Linzer ÖVP ein weiterer Erfolg: „Unser Einsatz für Transparenz und Offenheit hat sich also gelohnt. Wir werden auch weiterhin sehr wachsam

sein, wenn versucht wird, die traditionsreiche Eisenbahnbrücke mit fadenscheinigen Argumenten dem Abriss zu übergeben!“, bilanziert ÖVP-Klubobfrau Elisabeth Manhal. Es ist nicht das erste Mal, dass die ÖVP in dieser Causa Recht hatte. So konnte bereits eine Korrektur der Kosteneinschätzungen und die Herausgabe der Information, dass Linz bei einem Abriss der Eisenbahnbrücke mindestens zweieinhalb Jahre ohne Übergang auf dieser Höhe dastünde, erreicht werden.

ÖVP glaubt nicht an Berechnung der Stadträtin

Dilemma um alte Linzer Brücke: Experten sollen Rätsel aufklären

Was passiert, wenn die Linzer Eisenbahnbrücke wegen ihres maroden Zustands plötzlich gesperrt werden muss? Darüber tobt bekanntlich ein politischer Streit. Die ÖVP will die Aussagen von Karin Hörzing (SPÖ) nicht so recht glauben. Die Vizebürgermeisterin meint, dass kein großes Verkehrschaos zu befürchten wäre.

Hörzing argumentierte, dass es kein Chaos geben werde, weil 6000 von 15.000 Fahrzeugen weniger bei einer Brückensperre unterwegs wären. 11.000 Fahrzeuge würden sich auf Nibelungen- und Autobahnbrücke aufteilen. Der jetzige Stadtchef Klaus Luger nannte im Jahr 2011 andere Zahlen. Weshalb sich die Schwarzen nicht zu Unrecht fragen: „Was stimmt?“

Hörzing bezog sich auf eine Studie von Fachleuten. Diese werden am 9. April nach Linz geladen, um im Verkehrsausschuss die Fakten auf den Tisch legen.

Hörzing verspricht: Bei Sperre kein Verkehrschaos Fix: Ab 13. Dezember gehört die Eisenbahnbrücke der Linz AG

Mit dem neuen Fahrplan der ÖBB geht Mitte Dezember dieses Jahres auch die Eisenbahn-

brücke an den neuen Besitzer – die Linz AG. Das bestätigte nun Generaldirektor Erich Haider.

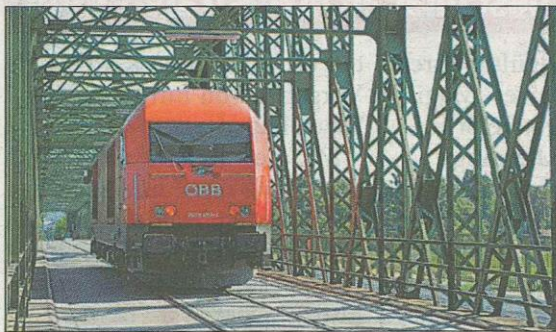


Foto: LinzWiki

Die Linzer Eisenbahnbrücke wechselt im Dezember den Besitzer.

„Wie es dann mit der Brücke weitergeht, hängt aber vom Bescheid des Landesverwaltungsgerichtshofes zur Volksbefragung ab“, sagt er.

Unterdessen legte Verkehrs-

referentin Vize-Bürgermeisterin Karin Hörzing (SPÖ) eine Studie zu den erwarteten Folgen einer dreijährigen Sperre durch den geplanten Abbruch der Brücke vor. „Nur sieben

Von Gerald Schwab

Prozent aller Donauquerungen erfolgen über die Eisenbahnbrücke“, sagt sie. Natürlich fahren dann mehr Autos über die anderen Brücken, „aber einen Verkehrsfarkt wird es sicher nicht geben“, verspricht sie ■

„Ein Chaos gibt es nur, wenn man sich nicht vorbereitet. Bei der Eisenbahnbrücke ist das aber nicht der Fall.

Vizebürgermeisterin Karin Hörzing, SPÖ

„Gnadenfrist“ läuft nur noch bis Juni 2015 ● Wenn ÖBB neue

Eisenbahnbrücke droht

Für die Linzer Eisenbahnbrücke gibt es eine neue „Gnadenfrist“: Nach eingehenden Untersuchungen im Herbst gibt es bis Juni 2015 eine Betriebsbewilligung – ob das marode Bauwerk danach noch befahren werden kann, ist aber ungewiss. Insgeheim rechnet man damit, dass der Übergang ab Herbst endgültig gesperrt wird.

Die Begründung für diesen von Experten und Politik gewagten Blick in die Zukunft sieht so aus: Derzeit wird in Rottenegg eine Wartungshalle für jene ÖBB-Züge gebaut, die bisher für Reparaturarbeiten über die Eisenbahnbrücke geführt wurden. Fix ist schon jetzt: Im

Herbst wird diese Werkstätte fertiggestellt sein.

Die ÖBB brauchen den Übergang dann nicht mehr und können Mitte Dezember (zum Fahrplanwechsel) – wie geplant – das marode Bauwerk an die Linz AG übergeben. Zu diesen Fakten kommen noch die halbjähr-

lichen Untersuchungen, bei denen Rost, Dehnungen und Schwingungen der Stahlkonstruktion jedes Mal neu bewertet werden. Aktuell gibt es grünes Licht bis Juni

VON ROBERT LOY

2015, dann wird man weitersehen. Wobei Linz-AG-Chef Erich Haider bereits im April 2014 betonte: „Es kann niemand garantieren, dass die Brücke bis 2016 tatsächlich in Betrieb bleiben kann.“ Es könne nicht aus-

Wartungshalle fertig haben, soll Schlussstrich gezogen werden:

ab Herbst totale Sperre!

geschlossen werden, dass jederzeit gesperrt werden muss, so Erich Haider.

Wahrscheinlich ist, dass sich die Stadt auf eine Sperre ab Herbst einstellen muss. Was das für den Verkehr bedeutet, wird sich zeigen. Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SPÖ) geht nicht davon aus, dass es ein Chaos geben wird. Genau das besagt auch eine Studie des Österreichischen Institutes für Raumplanung, die Reinhold Deußner im „Krone“-Interview erläutert – siehe unten.

Foto: Martin Parzer



Die Frage beschäftigt Verkehrsplaner und Politiker: Wie lange ist die Eisenbahnbrücke noch befahrbar?

Interview

Reinhold Deußner hat die Verkehrsströme analysiert. Er sieht keinen Grund zur Panik, dass Linz auf ein Verkehrschaos zusteuert.

Sie haben genau analysiert, wer die Eisenbahnbrücke überquert. 56% haben ein Linzer

Kennzeichen, 19% kommen aus Urfahr-Umgebung, der Rest aus Rohrbach, Freistadt und Perg.

„Verkehr verlagert sich auf die Öffis“

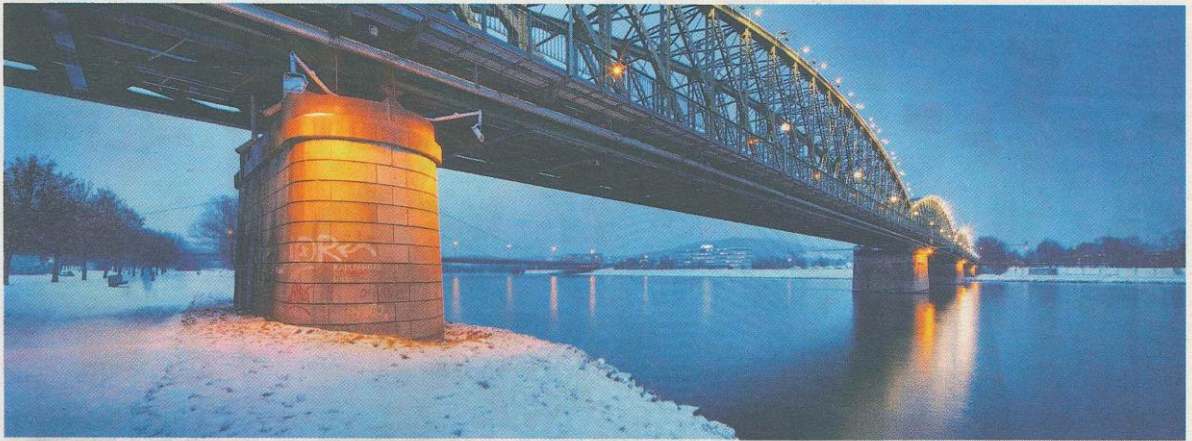
Sie behaupten, dass bei einer Sperre der Eisenbahnbrücke viele Überfahrten wegfallen werden, ein Chaos also ausbleibt.

Der Verkehr auf der Voest- und Nibelungenbrücke steigt zwar, aber ein Teil – knapp 5000 Fahrten – verlagert sich auf Öffis. Oder die Fahrten finden gar nicht mehr statt. Wobei ich glaube, dass dieser Wert fast zu tief gegriffen ist. Nicht nötige Fahrten werden teils wegfallen. RL



Foto: Robert Loy

Reinhold Deußner



Die Linzer ÖVP setzt sich weiter für den Erhalt der Eisenbahnbrücke ein, auch um einen drohenden Verkehrsinfarkt zu verhindern.

Foto: Röbl

Linzer ÖVP warnt: Ohne Brücke droht Stau-Chaos

Baier: Verkehrsreferentin soll Konzept vorlegen, wie man Kollaps verhindern kann – Laut Wiener Studie täglich mehr als 14.000 Pkw

LINZ – Bestätigt fühlt sich die Linzer ÖVP durch eine Studie des Instituts für Raumplanung in Wien in ihren Warnungen vor einem drohenden Verkehrschaos in der Landeshauptstadt, sollte wie geplant die Eisenbahnbrücke abgerissen werden. „Was die darin dargestellten Verkehrsverlagerungen im Konkreten bedeuten, kann jeder abschätzen, der schon heute tagtäglich auf der Nibelungen- und der Voestbrücke im Stau steht. Als Fazit bleibt also bestehen: Nur eine Rettung der Eisenbahnbrücke kann ein zusätzliches Stau-Chaos verhindern“, so Stadtparteiobmann Vbgm. Bernhard Baier. Mit der Sanierung der Donauquerung könnte nämlich umgehend begonnen werden, so dass diese dann auch in der Zeit der Errichtung einer neuen Zusatzbrücke für den Verkehr zur Verfügung stünde. Die SPÖ dränge auf einen Abriss der Brücke, ohne eine Verkehrslösung zu haben, kritisiert Baier. Konkret geht Reinhold Deußner vom Institut für

Raumplanung davon aus, dass das Fahrtenaufkommen auf dieser Donauquerung im Jahr 2017 pro Werktag 14.200 Pkw betragen wird. Im Falle einer Brückensperre würden 4800 Fahrten wegfallen, etwa weil Autofahrer auf öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad umsteigen. So rechnet Linz-AG-Chef Erich Haider mit rund 3000 zusätzlichen Fahrgästen pro Werktag.

Viele Linzer dürften auf Fahrten verzichten

Weitere 5000 Pkw-Fahrten würden sich gemäß der Untersuchung auf die Nibelungenbrücke, 4200 Fahrten auf die Voestbrücke und 200 Fahrten auf die Steyreggerbrücke verlagern. „Etliche Linzer werden auch im Zeitraum der Sperre auf Fahrten über die Donau verzichten“, erläuterte der Experte gestern. Er hält die Verkehrsverlagerung für verkraftbar.

„Wir bereiten uns in Abstimmung mit dem Land OÖ und der Asfinag gut

auf die Zeit ohne Donauquerung in diesem Bereich vor, einen Verkehrsinfarkt oder ein Verkehrschaos wird es nicht geben“, betonte gestern Verkehrsreferentin Vbgm. Karin Hörzing. Dies zeige auch das Beispiel Westbrücke, bei der während der Sanierung das vorausgesagte Stau-Chaos ausblieb.

Linz AG wird mit 13. 12. neuer Brückeneigentümer

Laut Haider wird die Eisenbahnbrücke, deren Benützungsbewilligung Ende Juni ausläuft, mit 13. Dezember 2015 ins Eigentum der Linz-Linien übergehen. Bis dahin bleiben die ÖBB Brückeneigentümer. Bezüglich der weiteren Planungen warte man noch auf das Urteil des Landesverwaltungsgerichtshofes. Hörzing geht davon aus, dass im Jahr 2020 die neue, 60 Mio. Euro teure Donauquerung als Ersatz für die Eisenbahnbrücke samt zweiter Schienenachse vom Parkbad bis zum Bulgariplatz für den Verkehr freigegeben wird. *hw*

Studie: Verkehrschaos bleibt aus

Die Stadt Linz rüstet sich für Brückensperre

14.000 Lenker täglich müssen sich ab 2017 einen neuen Weg über die Donau suchen.

Linz. Ob Sanierung oder Abbruch und Neubau: Die Linzer werden voraussichtlich ab 2017 auf die Eisenbahnbrücke verzichten müssen. Wohin mit den 14.200 Pkw, die hier täglich queren? Die werden sich laut Reinhold Deußner, Institut für Raumplanung, auf die anderen Brücken verlagern. „4.800 Fahrten werden aber bei einer Sperre entfallen“, so Deußner.

Ursache: 60 % der Autos, die über die Bahnbrücke fahren, haben Linzer Kenn-

zeichen. Es handle sich um Erledigungsfahrten oder Freizeitverkehr. „Viele werden auf die Öffis umsteigen“, so Linz-AG-Chef Erich Haider. Er rechnet mit bis zu 3.000 mehr Fahrgästen in den Bimlinien 1 und 2.

„Wir wollen nicht verniedlichen“, so Verkehrstadträtin Karin Hörzing (SPÖ). „Es wird nicht einfacher.“ In Spitzenzeiten werde es auf der Nibelungen- und A7-Brücke pro Minute fünf Autos mehr geben. Das Verschieben von Baustellen wie dem Radweg auf der Nibelungenbrücke soll den Infarkt verhindern.



Sorgenkind Eisenbahnbrücke.

So viele Pkw fahren pro Tag*

Brücke	ohne Sperre	mit Sperre
Nibelungen-	48.400	53.400
Eisenbahn-	14.200	0
VOEST-	110.800	115.000
Steyregger-	23.200	23.400

Gesamt 196.600 191.800

* Prognose für 2017

EISENBAHNBRÜCKE

Auswirkungen der Brückensperre

LINZ. Laut einer aktuellen Studie soll bei einer Sperre der Eisenbahnbrücke ein Drittel der über 14.000 Pkw-Querungen pro Tag entfallen, der Rest soll sich ausgeglichen auf Nibelungen- und Voest-Brücke verteilen.

Die Linz AG Linien beauftragten das Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR) damit, die Auswirkungen einer Sperre der Eisenbahnbrücke für den Verkehr zu prognostizieren. Für 2017 erwartet Reinhold Deußner vom ÖIR an Werktagen 14.200 Pkw-Querungen auf der Eisenbahnbrücke. Würde die Brücke gesperrt, so würde es aufgrund der verringerten Attraktivität zu einem Rückgang der Querungen von fast einem Drittel kommen, erklärt der Experte. Dennoch würde das Verkehrsaufkommen bei



Foto: Vowe

Nibelungen- und Voest-Brücke tragen Hauptlast einer Eisenbahnbrückensperre.

den anderen Brücken ansteigen. Am stärksten betroffen wäre die Nibelungenbrücke mit 5000 zusätzlichen Querungen (plus 10,3 Prozent), auf der Voest-Brücke werden 4200 zusätzliche Überfahrten erwartet (plus 3,8 Prozent), die Auswirkungen auf die Steyregger Brücke würden mit erwarteten zusätzlichen 200 Querungen recht gering ausfallen.

Betroffen sind in erster Linie die Linzer selbst, 56 Prozent aller Querungen gehen auf ihr Konto, und Menschen aus Urfahr-Umgebung, die für 19 Prozent aller Überfahrten verantwortlich sind.

Öfferverkehr

Die Linz Linien wollen mit einem verbesserten und auf die Situation an-

gepassten Angebot auf die Brückenschließung reagieren. „Für all jene, die umgeleitet werden, muss es ein Alternativangebot geben“, unterstreicht Linz AG Generaldirektor Erich Haider.

Die Buslinien 12 und 25, die aktuell über die Eisenbahnlinie führen, weichen vermutlich auf die Voest-Brücke aus.

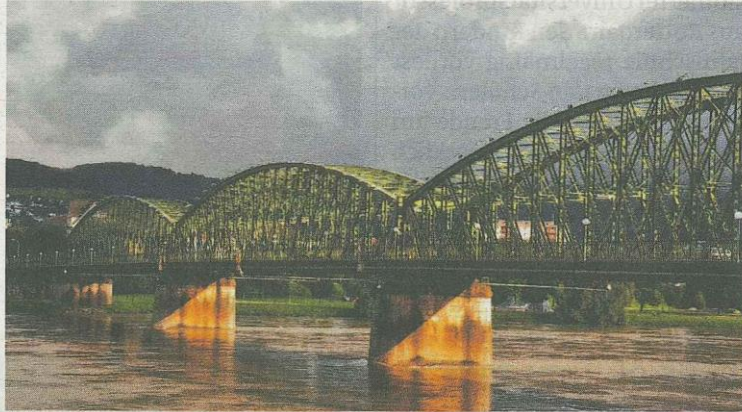
Radverkehr muss warten

Obwohl auch Radfahrer und Fußgänger auf die Nibelungenbrücke ausweichen müssen, wird die vor geraumer Zeit angekündigte Verbreiterung der Radwege und die Neugestaltung der Auf- und Abbauten in nächster Zeit nicht realisiert werden. Vizebürgermeisterin Karin Hörzig kündigte bereits an, in der Zeit der Brückensperre keinesfalls die Situation durch Bauarbeiten verschärfen zu wollen. ■

„Kein Chaos bei Brückensperre“

Laut Linz AG verursacht die Sperre der Eisenbahnbrücke keine Probleme

■ LINZ (red). Nach derzeitigem Stand soll zwischen 2017 und 2020 die neue Donauüberquerung entstehen. Das heißt auch, dass in diesem Zeitraum die Eisenbahnbrücke nicht zur Verfügung steht. Reinhold Deußner vom Österreichischen Institut für Raumplanung untersuchte im Auftrag der Linz AG die Auswirkungen der Sperre der Eisenbahnbrücke für den öffentlichen Verkehr. Dabei wird es vor allem zu Verlagerungen auf die anderen Brücken kommen, jedoch werden die Fahrten um rund 4800 Autos pro Werktag abnehmen. Im Detail verlagern sich von den 7.100 Pkw-Fahrten pro Fahrtrichtung und Werktag auf der Eisenbahnbrücke bei einer Brückensperre 2500 Fahrten auf die Nibelungenbrücke (+10,3 Prozent), 2100 Fahrten auf die VOEST-Brücke (+3,8 Prozent) und 100 Pkw-Fahrten pro Werktag und Fahrtrichtung



Laut einer Studie der Linz AG soll es bei der Sperre der Eisenbahnbrücke nicht zum gefürchteten Chaos kommen.

Foto: Christian Taglieber

auf die Steyregger Brücke (+0,9 Prozent). 2400 Pkw-Fahrten pro Fahrtrichtung und Werktag (-2,4 Prozent) entfallen bei einer Sperre der Eisenbahnbrücke komplett. Laut Deußner sind die Gründe für den Rückgang beim Fahrtenaufkommen bei einer Sperre der Eisenbahnbrücke der Umstieg auf andere Verkehrs-

mittel, wie der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr und das Fahrrad, sowie der generelle Verzicht auf Fahrten über die Donau während diesem Zeitraum. „Es wird natürlich nicht leichter, aber es wird zu keinem Verkehrschaos kommen“, sagt Linz AG-Generaldirektor Erich Haider.

1267998

**Aus der
Stadt**

● **Brücken-Sperre**

Schon wieder muss die „Eiserne Lady“ dicht gemacht werden: Wegen Wartungsarbeiten am Tragwerk wird die Eisenbahnbrücke am 11. und 12. April (jeweils von 7 bis 17 Uhr) gesperrt – Radfahrer und Fußgänger sind aber nicht betroffen.

Wartungsarbeiten: Brücke wird gesperrt

LINZ – Die vom Rost stark in Mitleidenschaft gezogene Linzer Eisenbahnbrücke muss aufgrund von Wartungsarbeiten wieder einmal gesperrt werden. Am 11. und 12. April ist die Donauquerung in der Zeit von 7 bis 17 Uhr nur für Fußgänger und Radfahrer benützbar. Um die Auswirkungen der Sperre für den Straßenverkehr so gering wie möglich zu halten, wurden laut ÖBB die Wartungsarbeiten auf das Wochenende verlegt. Wie berichtet soll die Eisenbahnbrücke abgerissen werden, wogegen sich insbesondere die Linzer ÖVP ausspricht. Sie tritt für eine Sanierung der Donauquerung ein.

Eisenbahnbrücke wird gesperrt

LINZ. Am Wochenende nach Ostern wird die Linzer Eisenbahnbrücke für zwei Tage gesperrt. Grund dafür sind Wartungsarbeiten am Brückentragwerk, die am 11. und 12. April jeweils von 7 bis 17 Uhr durchgeführt werden. Fußgänger und Radfahrer sind nach Auskunft der ÖBB nicht von der Sperre betroffen.

VERKEHRSBEHINDERUNG

Eisenbahnbrücke muss erneut wegen Wartungsarbeiten gesperrt werden

LINZ. Die Linzer Eisenbahnbrücke wird diesen Samstag und Sonntag tagsüber für den motorisierten Verkehr gesperrt.

Die ÖBB werden am 11. und 12. April Wartungsarbeiten am Brückentragwerk durchführen. Die Wartungsarbeiten werden an beiden Tagen zwischen sieben und 17 Uhr durchgeführt. In dieser Zeit können motorisierte Fahrzeuge die Brücke nicht überqueren. Fußgänger und Radfahrer sind von der Sperre nicht betroffen, sie können die Brücke wie gewohnt benutzen. Die ÖBB haben den Zeitpunkt gewählt, um die



Diesmal sind es Wartungsarbeiten am Tragwerk, die zu einer Sperre der Eisenbahnbrücke führen.

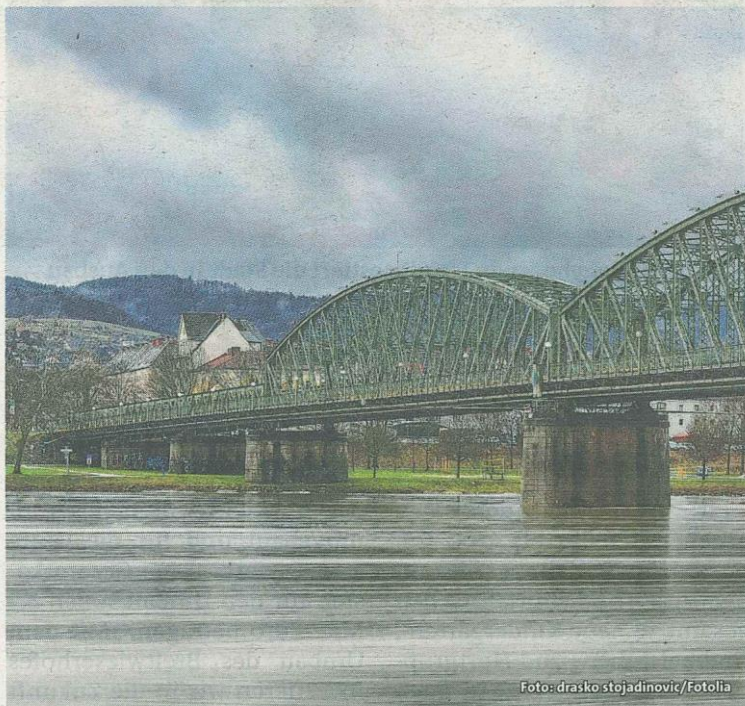
Foto: Vowe

Auswirkungen auf den Verkehr möglichst gering zu halten und den Berufsverkehr während der Woche nicht zu behin-

dern. Betroffenen Verkehrsteilnehmern bleibt nur über die Nibelungenbrücke oder die Autobahnbrücke auszuwei-

chen. Weitere Arbeiten an der Brücke und damit verbundene Sperren sind in nächster Zeit laut ÖBB nicht geplant. ■

Eisenbahnbrücke am Wochenende gesperrt



■ **Am 11. und 12. April** 2015 finden Wartungsarbeiten am Brückentragwerk der Linzer Eisenbahnbrücke statt. Daher ist an beiden Tagen eine Sperre von 7 Uhr bis 17 Uhr erforderlich.

Fußgänger und Radfahrer sind von der Sperre nicht betroffen. Um die Auswirkungen der Sperre so gering als möglich zu halten, wurden die Arbeiten auf das Wochenende gelegt.

1299779

Kronen Zeitung, 10.04.2015, S. 27.

● **Brücke gesperrt**

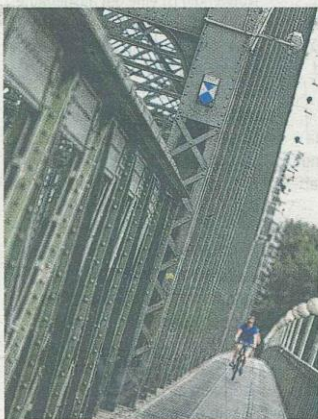
Ab morgen wird sichtbar sein, was auf Linz künftig zukommt: Wegen Sanierungsarbeiten wird die Eisenbahnbrücke morgen, Samstag, und übermorgen, Sonntag, von 7 bis 17 Uhr gesperrt – außer für Radfahrer!

EISENBAHNBRÜCKE

„Engpässe durch Sperre“

LINZ. Eine Studie über die Folgen einer möglichen Eisenbahnbrücken-Sperre sorgt weiter für Diskussionen.

Eine Sperre der Eisenbahnbrücke würde zu einer Belastung des Straßennetzes, aber zu keinem Verkehrschaos führen: Zu diesem Ergebnis gelangten kürzlich Verkehrsplaner der Linz AG – Tips berichtete. Zwei Drittel des Verkehrs verteilen sich demnach auf die anderen Brücken, ein Drittel der 14.000 Fahrten pro Tag über die Brücke würde laut Ergebnis überhaupt entfallen, weil Autofahrer auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen oder einfach nicht über die Brücke fahren würden. Mit der Präsentation dieser Studie im Verkehrsausschuss der Stadt Linz zeigt sich nun die ÖVP alles andere als zufrieden: „Die Modellrechnung ist mehr als fraglich, insbesondere, was die Reduktion um 4800 Fahrten angeht: 44 Prozent kommen nicht aus Linz, sind also Pendler und haben demnach auch nicht so ohne weiteres die Möglichkeit, auf die Fahrt zu verzichten oder die fahrauslösende Notwendigkeit am anderen Donauufer zu erledigen“, betont VP-Klubobfrau Elisabeth Manhal. „Die Engpässe durch die Sperre werden sich verschärfen.“ ■



Brückenzukunft bleibt unklar Foto: vowe

Brücken-Anfrage der Linzer Grünen

LINZ. Einen neuen Anlauf unternehmen die Linzer Grünen im Gemeinderat, um die Nibelungenbrücke für Radfahrer und Fußgänger sicherer zu machen. „Auf allen Linzer Brücken herrschen weder für Fußgänger noch für Radfahrer sichere Bedingungen, ganz im Gegenteil“, sagt Gerda Lenger, Klubobfrau der Grünen. Das Problem werde weiter verschärft, da ja die Eisenbahnbrücke für eine gewisse Zeit nicht zur Verfügung stehen wird. Die Grünen werden eine Anfrage an die für den Verkehr zuständige Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SP) stellen.

Dadurch soll geklärt werden, was in den kommenden Jahren auf der Nibelungen-, der Voest- und der Eisenbahnbrücke unternommen wird und welche Maßnahmen gesetzt werden, um Radfahrern und Fußgängern eine sichere Donauquerung zu ermöglichen.

Der Polit-Streit um den geplanten Abriss der Linzer Eisenbahnbrücke wird zum Fall fürs Gericht. Am 22. Mai findet am Landesverwaltungsgericht eine mündliche Verhandlung über die Beschwerde des Vereins „Eisenbahnbrücke retten“ gegen einen umstrittenen Bescheid von Bürgermeister Klaus Luger statt.

Eisenbahnbrücke: Gerichtstermin fix

Darin steht wie berichtet, dass der Linzer Gemeinderat für eine Volksbefragung zum Abriss der vom Rost stark in Mitleidenenschaft gezogenen Donauquerung nicht zuständig ist. Begründung: Die

Brücke befindet sich nach wie vor im Eigentum der ÖBB. Diese Rechtsansicht wird aber von der ÖVP Linz und der Plattform, die 800 Unterschriften für die Einleitung einer Volksbefragung gesammelt hat, energisch bestritten. Ob bei der Verhandlung bereits ein Urteil ergehen wird, ist offen. *H. Wernitznig*

● **Brücken-Befürworter**

Die Retter der Eisenbahnbrücke müssen sich auf einen neuen Gegner einstellen: Nun hat sich die Bürgerinitiative „Brücke für Linz“ formiert. Sie will heute, Dienstag, aufzeigen, warum es sich lohnt, für die neue Donaubrücke einzutreten.

Zweite Initiative mischt sich in Streit um

Gegenwind für

Die einen wollen unbedingt, dass die mehr als 100 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke erhalten bleibt, die anderen fordern jetzt aber genau das Gegenteil: Eine neue, angeblich überparteiliche Plattform namens „Brücke für Linz“ will Argumente für einen völlig neuen Übergang aufzeigen, sammelt dafür nun Unterschriften.

Überparteilich sind die beiden Initiativen keinesfalls: Für den Erhalt des Kolosses treten mit Vizebürgermeister Bernhard Baier, Stadtrat Detlef Wimmer und Lorenz Potocnik die Parteichefs von ÖVP, FPÖ und Neos öffentlich auf.

Nicht ganz so durchsichtig ist die Sache bei der nun vorgestellten Initiative „Brücke für Linz“, die vom Architekten Jörg Stögmüller, dem Unternehmer Jürgen P. Zettel und dem Innovationsforscher Thomas Gegenhuber angeführt wird.

Gegenhuber ist in der Linzer SPÖ bestens vernetzt, hatte selber schon Ämter inne und steht für die Roten auch auf der Liste für die Gemeinderatswahlen im Herbst.

Neue Plattform ist auf Linie mit der SPÖ

Funktional und ästhetisch sei das eine schlechte Lösung, sagt das Trio. Und somit ist die Initiative auf Linie mit Stadtschef Klaus Luger und Verkehrsratsrätin Karin Hörzing (beide SPÖ),

den alten Donauübergang ein ► Auch hier spielt Politik mit:

Linzer „Brückenretter“!

„Bei Bauprojekten kommt man oft zum Ergebnis, dass ein Neubau nicht nur besser, sondern günstiger ist.“

Jürgen P. Zettel, Initiative „Brücke für Linz“

die für einen Abriss und Neubau eintreten. Wie der neue Übergang aussehen soll, ist bereits klar.

„Ob Sanierung oder Neubau, die entscheidende Sachfrage wird im derzeitigen Parteienstreit völlig verpolitisiert und polemisch emotionalisiert“, sagen Stögmüller, Zettel und Gegenhuber. Das führe dazu, dass die Bevölkerung zwar weiß, dass gestritten wird, die Argumente für und gegen die Varianten treten aber in den Hintergrund. Von den Abrissgegnern heißt es: Diese Initiative verkenne den Wert der Eisenbahnbrücke.



Linzer

◀ So soll der neue Übergang aussehen, die alte Brücke würde verschwinden.

Jürgen P. Zettel und Thomas Gegenhuber (re.) treten für den Neubau ein. ▼



Foto: „Brücke für Linz“

Kritik an Initiative für Brückenabriss

Kargel: Befürworter verkennen den Stellenwert der Eisenbahnbrücke

LINZ — Als visionslos, unsensibel und verfehlt bezeichnet Erhard Kargel, Sprecher der „Brückenretter“, die Ausführungen einer neuen Initiative für den Abriss des Linzer Baudenkmals. „Die Eisenbahnbrücke ist kein Stahlklotz, sondern ein erhaltenswürdiges Baudenkmal und in dieser Form die letzte Brücke im Originalzustand an der Oberen Donau“, be-

tonte der Sprecher und Architekt.

„Fester Platz in Herzen vieler Linzer“

Daher habe dieses Bauwerk einen festen Platz in den Herzen vieler Linzer. Der Architekt wendet sich auch grundsätzlich dagegen, mit Modernität einer Stadt eine Abriss-Mentalität zu verknüpfen.

Er hoffe auf die Freigabe zur Abhaltung einer Bürgerinitiative durch das Landesverwaltungsgericht.

Die Diskussion um den Abriss der Linzer Eisenbahnbrücke zu versachlichen und den Befürwortern eine Stimme zu geben — das sei hingegen das Ziel der neuen überparteilichen Plattform „Brücke für Linz“. „Wir wollen der Bevölkerung die Ängste nehmen und aufzeigen, dass der geplante Brückenneubau eine Chance für die Landeshauptstadt darstellt“, sagte gestern der Plattformsprecher und Linzer Architekt Jörg Stögmüller. Der Bau einer neuen Donauquerung wäre nicht nur billiger als die von den „Brückenrettern“ geforderte Sanierung der alten Brücke, sondern er würde für die Verkehrsteilnehmer auch Komfort und Sicherheit bieten.

Weitere Bürgerplattform wirbt für einen Neubau anstelle der Eisenbahnbrücke

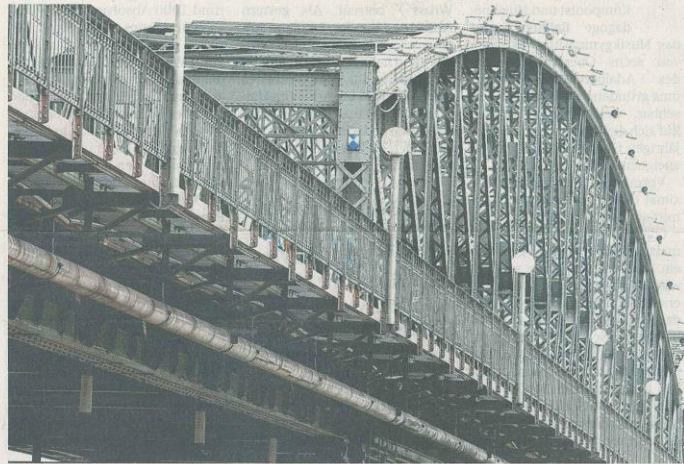
Angeführt von Architekt Jörg Stögmüller möchten die Vertreter der Initiative die Debatte in der Causa auf eine sachliche Ebene zurückführen – Kritik äußern die „Brückenretter“

LINZ. Von der Öffentlichkeit unbekannt hat sich in den vergangenen Wochen eine weitere Bürgerinitiative, die sich mit der Eisenbahnbrücke beschäftigt, formiert. Diese nennt sich „Brücke für Linz“.

Deren Vertreter setzen sich für den Bau einer neuen Donauquerung anstelle der Eisenbahnbrücke ein und stehen damit im Widerspruch zu den Mitgliedern der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“. „Wir wollen die Diskussion wieder auf eine sachliche Ebene zurückführen“, sagt Architekt Jörg Stögmüller, der die Plattform gemeinsam mit dem Unternehmer Jürgen P. Zettl und Innovationsforscher Thomas Gegenhuber initiiert hat.

Neuer Standort für alte Brücke?

Die Vorteile einer neuen Brücke liegen für sie auf der Hand. „Die Eisenbahnbrücke ist im Laufe des vergangenen Jahrhunderts im Kern korrodiert und nicht mehr zu reparieren“, sagt Zettl. Dazu kämen der funktionale und der kaufmännische Aspekt. Wie berichtet, ist in einem von Josef Fink (TU Wien) erstellten Gutachten zu lesen, dass der Bau einer neuen Brücke günstiger ausfalle als die Re-



Nach den Abriss-Gegnern haben nun auch die Befürworter eines Neubaus eine Initiative ins Leben gerufen. Foto: Weibold

novierung der alten Brücke und der Bau einer zusätzlichen Donauquerung (weitere Gutachter sehen dies allerdings anders). „Eine Brücke daneben würde auch das Bild zerstören“, sagt Gegenhuber. Zu dieser Auffassung kam auch der Denkmalbeirat des Bundesdenkmalamtes.

Die Argumente der Initiative bedeuten aber nicht, dass deren Vertreter auch für den Abriss der Eisenbahnbrücke sind. Stögmüller kann sich vorstellen, dass das historische Bauwerk künftig woanders im Linzer Stadtgebiet zu sehen sein soll. Konkrete Standorte gibt es dafür aber noch nicht.

Unterstützer aus der Wirtschaft

Erstes Ziel der Initiative ist es zunächst einmal, möglichst viele Unterstützer zu gewinnen. Einige bekannte Namen haben sich schon mit dem Anliegen der Plattform solidarisiert. Darunter Helmut Fallmann, Vorstand der Fabasoft AG, Architekt Andreas Kleboth und Chris Müller, künstlerischer Leiter der Tabakfabrik.

Behauptungen, wonach die Linzer SP, für die Gegenhuber bei der



Jürgen P. Zettl, Jörg Stögmüller und Thomas Gegenhuber (v.l.)

Foto: OÖN/cb

Gemeinderatswahl an nicht wählbarer Stelle kandidiert, hinter den Bemühungen steckt, weisen die Beteiligten zurück und verweisen auf ihre Überparteilichkeit.

Wenig Freude mit der neuen Gruppierung haben die Vertreter der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“. Deren Sprecher Erhard Kargel, der ebenfalls Architekt ist, bezeichnete in einer Stellungnahme die Äußerungen von Stögmüller und Co als „visionslos, unsen-

sibel und verfehlt“. Kein Problem mit den Argumenten von Kargel und dessen Mitstreitern haben hingegen die Vertreter der Gruppierung „Brücke für Linz“.

Sie können sich eine gemeinsame Diskussion zu der Causa vorstellen und haben auf ihrer Homepage auch einen Link für die Internetseite der „Brückenretter“. (cb)

Mehr zu der neuen Initiative auf www.bruecke-fuer-linz.at

Kommentar

Von
Reinhold Gruber



Die Brücke

Sie ist Symbol und alleine schon deshalb von besonderer Strahlkraft, auch wenn ihre Stahlkraft in den vergangenen Jahrzehnten langsam weniger geworden ist. Die Eisenbahnbrücke ist Teil der Geschichte von Linz und somit für viele mit Erinnerungen verbunden. Dass sie abgerissen werden soll, tut also vielen Menschen auch weh.

Die Debatte um Erhaltung oder Neubau der Brücke muss damit klar kommen, dass Gefühle in der Bevölkerung stärker wiegen als sachliche Argumente. Die Politik spiegelt wider, dass man sich da auch nicht so sicher ist.

Zwei Initiativen pochen bewusst auf ihre Überparteilichkeit und kommen dennoch ins parteipolitische Fahrwasser. Zu klar sind die Positionen. VP und FP möchten die Brücke lieber erhalten sehen. Die Grünen haben sich nach langem internen Diskussionsprozess eher für den Neubau entschieden, auf den sich die SP schon viel früher festgelegt hat. Definitiv.

Ein Zurück ist schwer bis unmöglich. Doch wie soll die SP mit der emotionalen Bindung vieler zur Eisenbahnbrücke umgehen? Ein möglicher Ausweg: Die Brücke könnte als Konstruktion an anderer Stelle in Linz erhalten bleiben. Wie und wo, weiß (noch) niemand. Aber zufällig war dieser Nebensatz der Brücken-Neubau-Befürworter gestern nicht. Parteiunabhängigkeit hin oder her.

r.gruber@nachrichten.at

Entscheidung über Brücken-Befragung

■ LINZ (jog). Über die Zukunft der Eisenbahnbrücke gibt es weiterhin keine Klarheit. Ob es tatsächlich zu einer Volksbefragung kommen wird oder nicht, darüber muss nun das Landesverwaltungsgericht entscheiden. Eine diesbezügliche Verhandlung findet am 22. Mai statt. Die Stadt Linz hatte zuvor die Forderung einer Bürgerbefragung zurückgewiesen. Begründung: Die Brücke gehöre noch den ÖBB und liege somit nicht im Wirkungsbereich der Stadt. Bekommen die Vertreter der Bürgerplattform Recht, danach müssen sie binnen vier Wochen 3000 Unterschriften für ihr Anliegen sammeln. Erst dann muss der Gemeinderat über eine Bürgerbefragung abstimmen. Erst dann können die Linzer entscheiden, ob die Eisenbahnbrücke bestehen bleibt und daneben eine weitere Brücke gebaut wird, oder ob sie abgerissen und ersetzt werden soll.

1320578

EISENBAHNBRÜCKE

Bürgerinitiative fordert neue Brücke

LINZ. Mit „eine Brücke für Linz“ meldete sich eine neue Bürgerinitiative zu Wort, die sich mit der Zukunft der Eisenbahnbrücke beschäftigt.

Im Gegensatz zur Initiative „Eisenbahnbrücke retten“ treten die Verantwortlichen der neuen Gruppierung für den Bau einer neuen Donauquerung ein. „Die Eisenbahnbrücke ist im Laufe der Jahre



Die Brückendiskussion geht weiter.

Foto: Weibold

im Kern korrodiert und nicht mehr zu reparieren“, so Architekt Jörg Stögmüller, neben dem Unternehmer Jürgen P. Zettl und Innovationsforscher Thomas Gegenhuber einer der drei Initiatoren. Tenor des Trios: Der Bau einer neuen Brücke falle günstiger aus als die Renovierung der alten Brücke und der Bau einer zusätzlichen Donauquerung. Infos zur neuen Initiative im Internet auf www.brueckefuer-linz.at.



AUS DEM JAHR 1900

Ein Denkmal aus Stahl

Eisenbahnbrücke: Als sie vor 115 Jahren eröffnet wurde, galt sie als Bauwerk für die Ewigkeit – Doch jetzt steht dem alten Linzer Wahrzeichen der Abriss bevor – Eine Bürgerinitiative will das verhindern

Von Alfons Kriegelsteiner

LINZ. Als sie am 14. November 1900 freigegeben wurde, galt die Linzer Eisenbahnbrücke als ein Wunderwerk des Brückenbaus. 115 Jahre später deutet vieles darauf hin, dass ihre Tage gezählt sind: 2016 droht ihr der Abriss.

Wenn der Linzer Brückenkonstrukteur Erhard Kargel in seinem Archiv stöbert, kann er angesichts des durch die Politik beabsichtigten Endes der Brücke nur den Kopf schütteln. Für ihn ist sie „ein kulturelles Denkmal, wie es nur wenige in der Landeshauptstadt gibt“.

Arbeit in der Taucherglocke

1892 hatten Eisenbahnministerium und Stadt Linz zur Entlastung der Nibelungenbrücke einen weiteren Donaubügel für Eisenbahn, Fuhrwerke, Radfahrer und Fußgänger geplant. „Außerdem sollte durch den Bau der Anschluss des Frachtverkehrs der 1889 fertiggestellten Mühlkreisbahn mit dem Linzer Hauptbahnhof hergestellt werden“, sagt der Linzer Historiker Roman Sandgruber. Im Juli 1897 begannen Alpine Montangesellschaft, Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik und Anton Biró mit den Bauarbeiten. 527.920 Gulden (10 Millionen Euro) kostete das Projekt.

Die Arbeiter mussten dabei Kopf und Kragen riskieren. „Sie wurden in einer Taucherglocke bis zum Grund des Flusses abgesenkt und haben unter Druckluft



Alte Ansichtskarte mit Motiv der fertiggestellten Eisenbahnbrücke. (Kargel)

händisch den Boden bis zur tragfähigen Schicht ausgehoben, während auf der Glocke die Brückenpfeiler aufgemauert wurden“, sagt Kargel. „Personen- und Materialtransport erfolgten über Schleusen.“ Das Tragwerk sei eine Meisterleistung der Ingenieurskunst: Aus materialsparenden Fachwerkfeldern wurde die 400 Meter lange Brücke über den Fluss gespannt. Das Gerüst besteht aus korrosionsgeschütztem Stahl. Doch seit den 1960er Jahren wurde auf der im Besitz der ÖBB befindlichen Brücke von der Stadt Linz für den Winterbetrieb der Busse zunehmend Salz gestreut. „Dadurch ist der untere Teil verrostet“, so Kargel. 15.000 Fahrzeuge passieren sie täglich. Für eine weitere Nutzung muss dieser Bereich saniert werden.

Doch auch der Schutzstatus der Eisenbahnbrücke bröckelt: Der Denkmalschutzbeirat in



Tag und Nacht reger Betrieb (vovve)

Wien hat ihn bis 2016 aufgehoben. Bis dahin müsste sie abgerissen werden. Die vom Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke“ und der überparteilichen Plattform „Eisenbahnbrücke retten“ initiierte Bürgerinitiative wollen das verhindern. Am 22. Mai entscheidet der Landesverwaltungsgerichtshof, ob die Initiative zulässig ist. „Wenn ja, ist unser Ziel eine Bürgerbefragung“, so Kargel. Denn eines sei sicher: „Die Mehrheit der Linzer will die Brücke erhalten.“

NACHGEFRAGT BEI ...

Erhard Kargel

Der 72-Jährige ist Obmann des Vereins „Rettet die Eisenbahnbrücke“. Der Brückenbau-Experte erhielt 2010 den Landeskulturpreis für Architektur.



Foto: Weinholt

■ OÖN: Wem gehört derzeit die Eisenbahnbrücke?

Kargel: Soviel ich weiß, stehen immer noch die ÖBB im Grundbuch, auch wenn es heißt, dass sie mittlerweile an die Linz AG übertragen wurde. Die ÖBB haben wegen des nachlassenden Frachtverkehrs und der schwindenden Bedeutung der Mühlkreisbahn aber kein Interesse mehr an der Erhaltung.

■ Wie könnte die Rettung der Eisenbahnbrücke gelingen?

Dass sie sanierbar ist, steht fest. Wir wollen sie für Fußgänger und Radfahrer erhalten, als Aussichtsplattform und Schauplatz für Feste und Märkte. Daneben könnte eine zweite, elegante neue Brücke für Schienen- und Straßenverkehr errichtet werden. Die Kosten wären nicht höher, als wenn man sie abrisst. Bei der Einbrückenlösung könnte während der Abriss- und Bauzeit vier Jahre überhaupt kein Verkehr fließen.

■ Auch die Stadt Linz war zunächst für Sanierung. Warum ist man nun für den Abriss?

Das kam durch Intervention der ÖBB ins Spiel. Die ÖBB haben die Aufhebung des Denkmalschutzes durchgesetzt. Laut Insidern soll hier sogar Bundeskanzler Faymann mitgewirkt haben.

DAS JAHR 1900

20. Juni:

Mitglieder der chinesischen Geheimorganisation „Die Boxer“ ermorden in Peking den deutschen Gesandten. Der blutige „Boxeraufstand“ gegen die europäischen Kolonialmächte dauert ein Jahr.

2. Juli:

Graf Zeppelin unternimmt in Friedrichshafen die erste Versuchsfahrt mit einem lenkbaren Starrluftschiff.

29. Juli:

Der italienische König Umberto I. wird in Monza von einem Anarchisten erschossen.

14. Dezember:

Auf einer Sitzung der physikalischen Gesellschaft in Berlin trägt Max Planck seine These vor, dass die elektromagnetische Strahlung in Form kleinerer Partikel, der „Quanten“, abgegeben wird. Er begründet damit die Quantentheorie.



Die Originalberichte zu diesen Themen finden Sie auf nachrichten.at/150Jahre

Tips Linz, Mai 2015 (KW 20), S. 4.

EISENBAHNBRÜCKE
**Sperre wegen
Begutachtung**

LINZ. Zur Verlängerung der Nutzungsdauer der Eisenbahnbrücke ist eine Begutachtung durch einen Ziviltechniker erforderlich. Diese soll am 30. Mai – oder als Ersatztermin bei Schlechtwetter am 31. Mai – stattfinden und von 7 bis 17 Uhr dauern. Fußgänger und Radfahrer können den Gehweg und den Radweg ungehindert benutzen. Die Umleitung über die Nibelungenbrücke wird ausgeschildert. ■

Kronen Zeitung, 12.05.2015, S. 25.

● **Brückensperre**

Scheinbar setzt die Eisenbahnbrücke nun jeden Monat einen Tag aus: Nach dem 11. April wird sie nun wieder am 30. Mai wegen einer technischen Überprüfung von 7 bis 17 Uhr für Pkw gesperrt.

Linzer Eisenbahnbrücke Ende Mai gesperrt

LINZ — Wegen einer Begutachtung durch einen Ziviltechniker im Auftrag der ÖBB wird am Samstag, den 30. Mai oder bei Schlechtwetter am 31. Mai die Linzer Eisenbahnbrücke von 7 bis 17 Uhr für Autofahrer gesperrt. Fußgänger und Radfahrer können die Brücke ungehindert benutzen. Eine Umleitungsstrecke wird ausgeschildert.

Verfahren über mögliche Volksbefragung ► Die Entscheidung

Bald erster Lostag für die

Abreißen und neu bauen – oder soll doch alles beim Alten bleiben? Morgen, Freitag, wird sich entscheiden, wie es mit der Linzer Eisenbahnbrücke weitergeht. Bekanntlich wird das Landesver-

Die für den Verkehr so wichtige Frage ist ein Politikum. Auf der einen Seite

gibt es eine Allianz zwischen VP, FP und den Neos. Angeführt von den Parteichefs Bernhard Baier, Detlef Wimmer und Lorenz Potocnik treten sie für den Erhalt des Bauwerks ein. Auf der anderen Seite kämpft die SP unter Bürgermeister Klaus Luger und Verkehrsstadträtin Karin Hörzing für die ihrer Ansicht nach einzige Lösung: Die Brücke muss abgerissen und durch einen modernen Neubau ersetzt werden. Die Initiative „Eisenbahnbrücke retten“ gibt sich jedenfalls nicht ge-

waltungsgericht entscheiden, ob die Linzer über die Zukunft des 115 Jahre alten und verrosteten Bauwerks abstimmen dürfen. Die Initiative „Eisenbahnbrücke retten“ wittert ihre allerletzte Chance.

schlagen und hofft aufs Urteil des Landesverwaltungsgerichts (LVWG). Denn dieses – im konkreten Fall sogar LVWG-Präsident Johannes Fischer – wird morgen, Freitag, entscheiden, ob die Linzer über die Zukunft



▲ Baier (VP) will Brücke retten. ▲ Hörzing (SP) ist für Neubau.

wird am Freitag fallen ► Gegner wittern ihre allerletzte Chance:

Linzer Eisenbahnbrücke!

des Bauwerks abstimmen dürfen. Hintergrund: Die „Retter“ wollten mit 872 Unterschriften eine Befragung erzwingen – was Bürgermeister Luger aber für

VON ROBERT LOY

unzulässig hielt, weil die Brücke nicht der Stadt, sondern der Linz AG gehören wird. Luger hätte als Verfasser des negativen Bescheids eigentlich vor dem LVWG aussagen sollen. Er musste aber absagen, weil er an diesem Freitag heiratet...



„Abreißen“

„Für die Realisierung der zweiten Straßenbahnachse ist eine neue Brücke nötig“, sagt Stadtchef Klaus Luger. Es gibt bereits einen Vorschlag, wie der neue Übergang aussehen wird, zudem könne man mit einem Neubau ein Sicherheitsrisiko ausschließen. Eine Sperre wegen technischer Mängel sei jederzeit möglich.

115 Jahre hat die Eisenbahnbrücke auf dem Buckel. Mehr als genug, meint die SP und will einen neuen Übergang bauen.

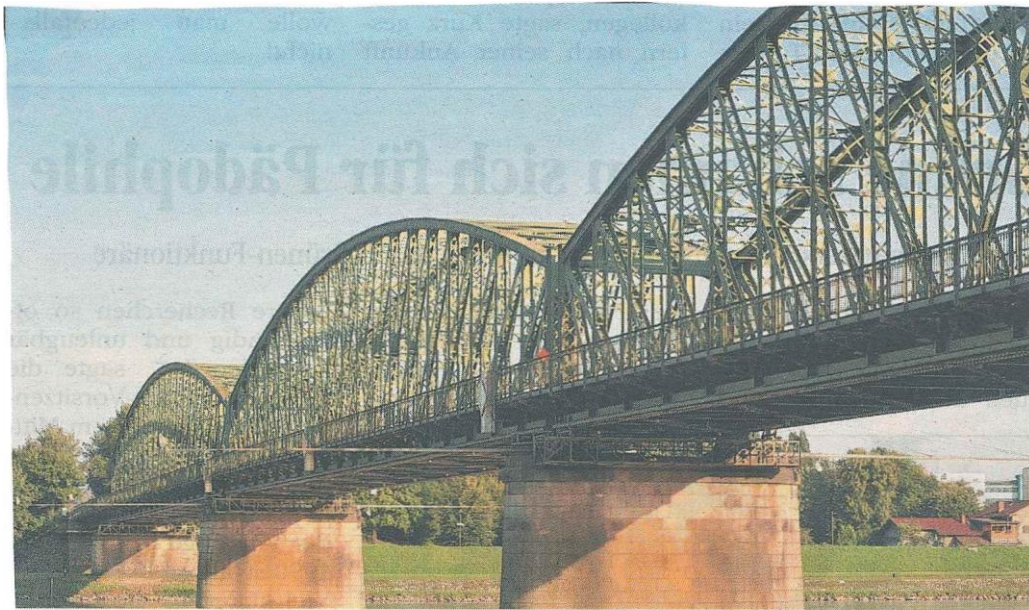


„Erhalten“

„Die Eisenbahnbrücke gehört zum historischen Erbe der Stadt Linz“, meint die Initiative gegen einen Abriss und macht dafür mit diesen beiden Argumenten Stimmung: Langfristig sei der Erhalt kostengünstiger als Abriss und Neubau. Zudem bleibe den Linzern ein verein- halb Jahre lang dauern- des Stauchaos erspart.



Foto: Robert Loyer (2), Christa Koller



Morgen behandelt das Gericht die Causa Linzer Eisenbahnbrücke.

Foto: Stadt Linz

Brückenretter glauben an Befragung

Baier bietet Luger an, Volksabstimmung mit Gemeinderatswahl zu kombinieren

LINZ — Morgen ist es soweit: Vor dem Landesverwaltungsgericht findet die Verhandlung statt, ob eine Volksabstimmung zum Erhalt der Linzer Eisenbahnbrücke zulässig ist. Die „Brückenretter“ zeigen sich sehr zuversichtlich, dass die Entscheidung positiv ausfallen wird.

Vbgm. Bernhard Baier erwartet für Ende Juni einen schriftlichen Bescheid.

Die Überparteiliche Plattform zur Rettung der Linzer Eisenbahnbrücke bietet Bürgermeister Klaus Luger an, die Abstimmung — sofern das Gericht dafür entscheidet — gemeinsam mit

der Bürgermeister- und Gemeinderatswahl am 27. September durchzuführen. Damit wäre nur ein Wahlgang nötig, Kosten würden gespart. Gleichzeitig sei somit eine hohe Bürgerbeteiligung gesichert und eine Entscheidung ginge rasch über die Bühne. ce

Gericht entscheidet ab Freitag, ob Volk über Eisenbahnbrücke abstimmen darf

„Brückenretter“ wollen nun Volksabstimmung statt Volksbefragung – Herbe Kritik der SP

LINZ. Lange wurde gestritten, ob es rechtens ist, die Bürger über die Zukunft der Eisenbahnbrücke zu befragen. Ab Freitag klärt nun das Landesverwaltungsgericht den Sachverhalt. Ob an diesem Tag bereits ein Urteil ergeht, kann derzeit niemand sagen. „Wir sind aber optimistisch, dass wir vor Gericht recht bekommen“, sagt Erhard Kargel, Sprecher der überparteilichen Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“, der auch Vertreter von VP, FP und Neos angehören. Er wird bei der Verhandlung für die Gruppierung auftreten, die Stadt schickt einen Rechtsanwalt.

Wie berichtet, wollen die „Brückenretter“ die Linzer befragen, ob der bestehende Übergang renoviert und daneben ein weiterer gebaut oder ob dieser, wie politisch beschlossen, abgerissen und an

„Wir sind optimistisch, dass wir vor dem Landesverwaltungsgericht recht bekommen. Wir haben gute Argumente auf unserer Seite.“

■ Erhard Kargel, Sprecher der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“

selber Stelle eine neue Brücke errichtet werden soll. Die Forderung, das Volk einzubeziehen, hat die Stadt ja zurückgewiesen. Bürgermeister Klaus Luger (SP) stützt sich dabei auf ein Gutachten, das besagt, dass der Gemeinderat, der über eine Befragung abstimmen müsste, nicht zuständig sei, da die Brücke noch den ÖBB gehört. Von der Plattform beauftragte Juristen



Über die Zukunft der Eisenbahnbrücke wird weiter politisch gestritten. (Weihbold)

„Möglicherweise fürchtet die VP, ein ihr nicht genehmes Gerichtsurteil durch eine Volksabstimmung umgehen zu können.“

■ Klaus Luger, Bürgermeister, über den neuen Vorschlag der Plattform

kommen jedoch zu einer gegenteiligen Meinung. Deshalb zogen die „Brückenretter“ vor Gericht.

Verwunderung bei der SP, die die Initiative gestern als „ÖVP-Neos-Vorfeldorganisation“ bezeichnete, löste jener Vorschlag der Plattform aus, dass statt einer Volksbefragung, von der bisher die Rede war, eine Volksabstimmung abgehalten werden soll. Deren Ergebnis wäre im Gegensatz zu dem einer Volksbefragung rechtlich bindend, sofern mindestens ein Viertel der Wahlberechtigten abstimmt.

Möglicher Termin am 27. 9.

Grund für die Idee ist, dass dadurch Zeit gespart werden könnte, da die Initiative für die Einleitung einer Volksabstimmung keine Unterschriften sammeln muss, bevor der Gemeinderat darüber abstimmt. Stattfinden soll die Befragung am 27. September, da an diesem Tag ja sowieso gewählt werde.

Angesichts des Vorschlages wirft Luger der VP vor, dass deren Vertreter „möglicherweise fürchten, ein ihr nicht genehmes Gerichtsurteil so umgehen zu können“. Die VP konterte, dass Luger das Angebot der Plattform „verkenne“. (cb)

Verwaltungsgericht hob Entscheidung

Linzer stimmen

Das ist nicht unbedingt die Art von Überraschung, die sich Bürgermeister Klaus Luger (SP) am Tag seiner Hochzeit (siehe auch Donauwellen, S. 29) gewünscht hat: Das Landesverwaltungsgericht entschied, dass eine Volksabstimmung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke möglich ist. Sie wird am 27. September stattfinden.

Es ist ein parteipolitisches Spiel zwischen der SPÖ auf der einen und der ÖVP, der FPÖ und den Neos auf der anderen Seite! Wie berichtet, will die Stadt Linz und ihre Linz AG die 115 Jahre alte Eisenbahnbrücke weg- reißen, um Platz für einen

VON ROBERT LOY

neuen, modernen Übergang zu schaffen. Für die von den drei Parteien unterstützte Initiative „Rettet die Linzer Eisenbahnbrücke“ geht das aber gar nicht.

Sie tritt dafür ein, das alte Bauwerk zu erhalten und daneben eine weitere Brücke zu errichten, über die dann der Individualverkehr laufen soll. Weil dieser Wunsch im Linzer Rathaus immer klar abgelehnt wurde, sammelte man Unterschriften: Mit knapp 900 Signaturen wollte man ein Verfahren für eine Volksbefragung einleiten lassen. Dafür wären 3000 weitere Unterschriften nötig gewesen. Diese zu sammeln,

„Ich akzeptiere die Entscheidung der Justiz und bin für eine Volksbefragung am Wahltag im September.“

Bürgermeister Klaus Luger, SPÖ

war den „Brückenrettern“ aber gar nicht mehr möglich, weil Stadtführer Luger eine Befragung untersagte. Jetzt gibt es aber die Entscheidung des Landesverwaltungsgerichts: Der Beschwerde der Brückenretter wird stattgegeben, die Bürgerinitiative ist zulässig.

Brückenabstimmung am Wahltag im September

Wie geht es jetzt weiter? Im Rathaus wird eine Liste aufgelegt, die 3000 Linzer unterschreiben müssen. Ist diese Hürde geschafft, folgt eine Volksbefragung. Im Sinne direkter Demokratie werden die Bewohner der Landeshauptstadt also entscheiden, wie die Zukunft der Brücke aussehen soll – also Abriss und Neubau oder Sanierung! Luger schlägt vor, diese Abstimmung am 27. September durchzuführen – also an jenem Tag, an dem der Bürgermeister, der Gemeinderat sowie der Landtag gewählt wird...

„Das ist ein großer Erfolg für die Demokratie und für die tausenden Retter der Eisenbahnbrücke in der Stadt Linz.“

Erhard Kargel, Initiative Eisenbahnbrücke

von Stadtführer Luger auf ▶ Bei Wahl im September wird gefragt:

über Eisenbahnbrücke ab



Bleibt sie bestehen – oder wird die Eisenbahnbrücke doch abgerissen? Die Linzer Bevölkerung wird darüber am 27. September abstimmen



Jetzt ist also plötzlich doch eine Volksbefragung zur Eisenbahnbrücke möglich – welche Überraschung (Achtung, Ironie!). Die Politik spricht im-

Wer sagt zu wem „Ja“?

mer von mehr Bürgernähe, aber wenn's unbequem wird, soll's auf einmal nicht möglich sein? Nonsense!

Ob's allerdings geschieht ist, die Befragung – sofern sie denn zustande kommt – ausgerechnet am Wahltag abzuhalten, sei dahingestellt. Denn für VP und FP ist es nun ein Leichtes, die Brücke als Wahlkampfthema zu etablieren und damit politisches Kleingeld zu scheffeln. Während die SP – allen voran der frischvermählte Stadtführer Klaus Luger – ein Problem hat: Denn wer sagt „Ja“ zum Erhalt der Brücke – und im selben Atemzug „Ja“ zu den Roten, obwohl sich die klar für den Abriss positioniert haben? Kitz-

Widmungs-Problem:

Sokrates-Schule jetzt in Konkurs!

„Krone“-Leser kennen das Schicksal der Sokrates-Schule in Leonding: Weil es Widmungsprobleme gab, stand kein Unterrichtsraum mehr zur Verfügung. Folge: Neun Buben und Mädchen mussten in andere Schulen ausweichen. Und jetzt meldete der Sokrates-Verein Konkurs an.





Die Bevölkerung hat es nun in der Hand, ob die Eisenbahnbrücke abgerissen oder saniert wird. Kl. Bild v. l.: Die Brückenretter Stadtrat Detlev Wimmer, Kargel, Mia Ritter (Facebook-Initiative), Vbgm. Baier und Lorenz Potocnik (Neos) Fotos: Stadt Linz, ÖVP



Kommentar

Heinz
Wernitznig

Nach der Niederlage vor Gericht tritt Bürgermeister Klaus Luger die Flucht nach vorne an. Er schlägt nun eine gemeinsame Volksbefragung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke am Tag der Landtags- und Gemeinderatswahlen vor. Noch am Mittwoch

Flucht nach vorne

hatte er einen diesbezüglichen Vorschlag der Linzer ÖVP entzweit abgelehnt. Luger zieht damit die Konsequenz aus dem gescheiterten Versuch, eine Bürgerinitiative, die sich den Erhalt der Donauquerung zum Ziel gesetzt hat, mit juristischen Spitzfindigkeiten abzuwenden. Spannend wird nun sein, wie sehr die „Brückenretter“ ihre Sympathisanten mobilisieren können und die Kritik, die Zwei-Brücken-Lösung wäre 40 Mio. Euro teurer, entkräften können. Egal, wie die Befragung der Linzer letztlich ausgeht – Gewinner ist schon jetzt die Demokratie.

h.wernitznig@volksblatt.at

Am 27. 9. stimmen Linzer über Eisenbahnbrücke ab

Luger akzeptiert Gerichtsentscheid, wonach Bürgerinitiative zum Erhalt der Donauquerung zulässig ist – Baier für Abstimmung zuversichtlich

LINZ – Im Streit um den geplanten Abriss der Linzer Eisenbahnbrücke wird es nun doch noch eine Volksbefragung geben. Das Landesverwaltungsgericht gab gestern einer entsprechenden Beschwerde der Plattform „Eisenbahnbrücke retten“ statt. „Bürgerinitiativen haben zwar gewisse rechtliche Voraussetzungen zu erfüllen, die formalen Ansprüche dürfen aber nicht zu hoch angesetzt werden“, so Richter Johannes Fischer in seiner Begründung. Bei dem Anliegen der Bürgerinitiative handle es sich um eine Angelegenheit des eigenen Wirkungsbereichs der Stadt Linz.

Bürgermeister Klaus Luger, der eine Befragung zuvor abgelehnt hatte, kündigte daraufhin an, auf Rechtsmittel zu verzichten und schlug den 27. September – an diesem Tag finden die Landtags- und Gemeinderatswahlen statt – als Termin für das Votum vor. „Die Entscheidung des Landesverwaltungsge-

richts ist für mich bindend“, so das Stadtoberhaupt. Der Bürgermeister will nun die anderen Parteien in der kommenden Woche zu einem Gespräch dazu einladen.

Die „Brückenretter“ haben 872 Unterstützungserklärungen für eine Volksbefragung gesammelt. Das Stadtstatut sieht als nächsten Formalschritt vor, dass eine Bürgerinitiative kundgemacht werden muss. Wenn diese 3000 Personen unterschreiben, kommt die Sache in den Gemeinderat.

„Meilenstein für Brückenrettung“

„Ein großer Erfolg für die Demokratie, ein Meilenstein für die tausenden Brücken-Retter und ein Fingerzeig gegen den Willkür-Bescheid des Linzer Bürgermeisters“, zeigte sich Plattform-Sprecher Erhard Kargel erfreut. Dass Luger nun auf einen Volksentscheid am 27. September einschwenke, zeige laut Kargel, „dass der Bür-

germeister nun langsam zur Vernunft kommt“.

ÖVP-Stadtparteiobmann Bernhard Baier zeigte sich zuversichtlich, dass die Mehrheit der Linzer die Forderung nach dem Erhalt der Eisenbahnbrücke und nach einer zeitgemäßen Verkehrslösung unterstützen wird. „Die Brücke ist ein Denkmal und Denkmäler reißt man nicht ab. Zudem haben Experten den Erhalt der Brücke inklusive Zubau einer Entlastungsbrücke als auf Sicht wirtschaftlichere Lösung ausgewiesen. Außerdem bleibt der Linzer Bevölkerung und den Einpendlern nur bei einem Erhalt der Eisenbahnbrücke ein jahrelanges Stau-Chaos ohne Brücke erspart“, fasst Baier die Argumente der Plattform zusammen.

Die bisherige Agitation Lugers und der SPÖ gegen die Brücke sei „gegenüber der Stadttradition unsensibel, gegenüber der Bürgerbeteiligung untragbar und gegenüber einer Verkehrslösung kurzfristig“.



Foto: Initiative „Brücke Retten“

Forderten eine Volksabstimmung und bekamen Recht: Detlef Wimmer (FPÖ, v. li.), Architekt Erhard Kargel, Gerda Ritter (Initiative „Brücke Retten“), Bernhard Baier (ÖVP) und Lorenz Potocnik (Neos).

Verwaltungsgericht macht Weg zu direkter Demokratie frei:

Stadt will „Urteil“ der Linzer bei Brückenbefragung akzeptieren!

Die Antwort auf diese Frage ist fast spannender als die Wahl an diesem Tag: Am 27. September wird die Linzer Bevölkerung (die „Krone“ berichtete) gefragt, ob die alte, verrostete Eisenbahnbrücke erhalten bleiben soll. Aus dem Linzer Rathaus heißt es, dass man das Ergebnis der Volksabstimmung auf jeden Fall akzeptiert.

Die Abrissgegner jubeln, die Befürworter schweigen: „Die Brücke ist ein Denkmal, und Denkmäler reißt man nicht ab. Experten haben den Erhalt der Brücke inklusive Zubau einer Entlastungsbrücke als auf Sicht wirtschaftlichere Lösung ausgewiesen“, sagt „Brückenretter“ und ÖVP-Stadt-Vize Bernhard Baier. FPÖ-Stadtrat Detlef Wimmer, der sich ebenfalls für den 115 Jahre alten Übergang einsetzt, sagt: „Das ganze Theater hätten wir uns sparen können. Nach Vorbild der direkten Demokratie in der Schweiz sollen die Bürger das letzte Wort haben.“

Das werden sie auch haben: So wie's jetzt aussieht, wird die Bevölkerung am Tag der Gemeinderats-, Bürgermeister- und Landtagswahl, also am 27. September, abstimmen. Und das, obwohl die Pläne für einen neuen und modernen Übergang schon fertig sind. Sprechen sich die Linzer gegen einen Erhalt aus, werden die bereits vorgestellten Pläne eines französischen Architekten verwirklicht.

EISENBAHNBRÜCKE

Linzer stimmen im Herbst ab

LINZ. Im Streit um die Eisenbahnbrücke – Renovierung versus Neubau – wird es am kommenden Wahltag zur Abstimmung kommen.

Nachdem der Streit zwischen Gemeinde und der Bürgerinitiative „Rettet die Linzer Eisenbahnbrücke“ um eine Bürgerbefragung an den Landesgerichtshof ging, hat dieser nun entschieden. Und zwar gegen den Bescheid des Bürgermeisters. Das Anliegen hat eine Angelegenheit des eigenen Wirkungsbereichs der Stadt Linz zum Gegenstand. Aus diesem Grund erwies sich die Bürgerinitiative als zulässig. Bürgermeister Klaus Luger nimmt die Entscheidung des Landesverwaltungsgerichts zur Kenntnis und respektiert den Rechtsspruch. „Andere juristi-



Die Zukunft der Eisenbahnbrücke bleibt noch bis September unklar. Foto: Weihbold

sche Meinungen sind in einer Demokratie zulässig und legitim. Ich nehme dies zur Kenntnis, auch wenn es sich um eine andere juristische Meinung als jene meiner Rechtsgutachter handelt, die mir die gewählte Vorgehensweise nahegelegt haben“, so Luger. Dementsprechend stehen auch die

Chancen für eine Volksbefragung zur Eisenbahnbrücke am Wahltag, Sonntag 27. September 2015, sehr gut. „Ich werde die Regierungsparteien zu einem Gespräch einladen, wie die weitere Vorgehensweise für eine Volksbefragung aussehen kann“, betont Bürgermeister Klaus Luger. ■

Falls der Übergang erhalten bleibt, steht

Brücke wird bei

Die Möglichkeit, dass die alte Linzer Eisenbahnbrücke erhalten bleibt, ist gegeben. Aber: Falls sie nach der Volksabstimmung wirklich bleiben soll, droht der Übergang im Winter gesperrt zu werden. Es wird keine Salzstreuung geben – damit ein Querungsverbot für Fußgänger und Radfahrer!

Wenn sich die Linzer am 27. September für den Erhalt der Eisenbahnbrücke aussprechen, haben Stadt Linz und Linz AG ein riesiges Problem: Einerseits müssen die Pläne für eine bereits präsentierte und fertig geplante Ersatzbrücke verworfen werden, andererseits ist auch der Bau der

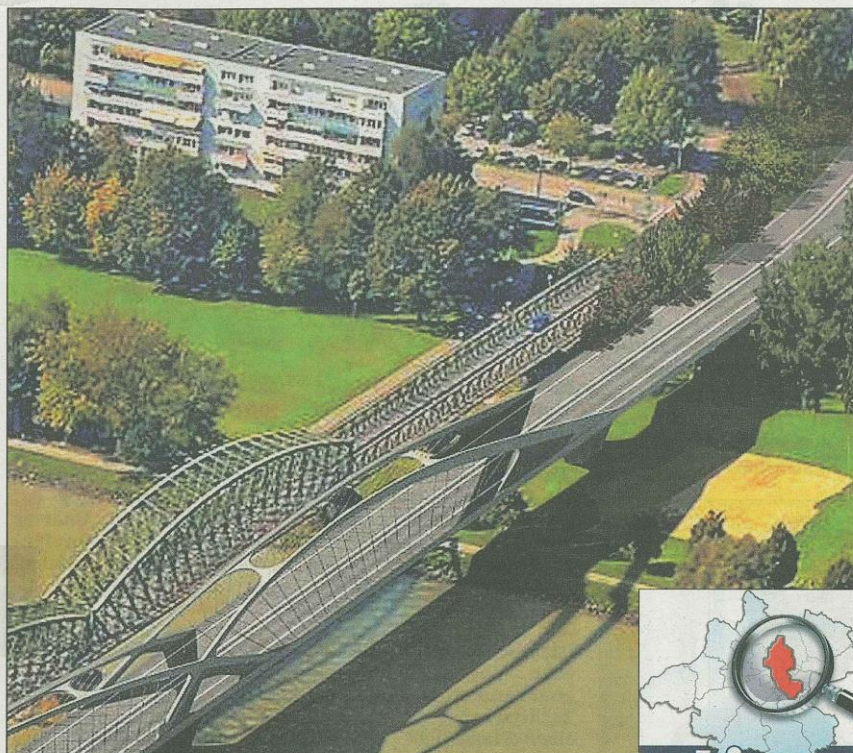


Foto: Zöllner Technik GmbH

Stimmen die Linzer für den Erhalt der Eisenbahnbrücke, wird direkt daneben ein zusätzlicher Übergang gebaut. Angeblich ist das billiger ...



er nur Radfahrern und Fußgängern zur Verfügung ► Dann gilt aber „Salz-Verbot“:

Weiterbestand im Winter gesperrt!

zweiten Schienenachse in Gefahr. Was auch Kosten verursacht. Kurios ist aber, dass der 115 Jahre alte Übergang, der nach Plänen der Initiative für den Erhalt des Baudenkmals nur noch Fußgängern und Radfahrern

VON ROBERT LOY

zur Verfügung stehen soll, im Winter gesperrt wird.

Verkehrsreferentin und Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SPÖ) erklärt: „Straßen müssen laut geltender Straßenverkehrsordnung durchgängig gesalzen werden. Bleibt die Brücke bestehen, wird es auf ihr aber keine Salzstreuung mehr geben, weil der Verfall ja dann

ooe.regional@kronenzeitung.at

weitergehen würde. Das Sicherheitsrisiko wäre dann aber bei Eis und Matsch viel zu hoch, wir müssten im Winter sperren“ – siehe unser Interview rechts.

Die Initiative um die Parteichefs von ÖVP, FPÖ und Neos tritt ja dafür ein, neben der Eisenbahnbrücke einen zweiten Übergang zu errichten. Auf diesem müssten dann der Individualverkehr sowie zwei Schienenstränge für die zweite Tram-Achse Platz finden, heißt es von Brückenexperten. Die „Brückenretter“ haben errechnen lassen, dass die „Zwei-Brücken-Lösung“ günstiger als der komplette Abriss und Neubau kommen würde. Was man wiederum innerhalb der SPÖ auf gar keinen Fall nachvollziehen kann.

Interview



„Alles würde dann von vorne losgehen“

Der mögliche Erhalt der Eisenbahnbrücke ist eine Gefahr für die zweite Straßenbahnachse, meint Linz-Vize Karin Hörzing (SPÖ).

Was passiert, wenn die Eisenbahnbrücke tatsächlich erhalten bleibt?

Sollte das herauskommen, dann müssen wir alles über den Haufen werfen. Das wäre aber weder die kostengünstigste noch

die zukunftsorientierteste Lösung. Denn alles würde von vorne losgehen.

Bedeutet das auch, dass die Vorarbeiten für die 2. Schienenachse stehen?

Was wir vorantreiben können, machen wir. Bei der Brücke steht es aber, weil wir nicht wissen, wie es weitergehen wird.

Im Winter wäre die Eisenbahnbrücke aber auch für Fußgänger gesperrt.

Es wäre zu gefährlich, weil wir nicht salzen dürfen. RL

Verkehrsreferentin Karin Hörzing.



Foto: Markus Wenzel

Wartungsarbeiten an Eisenbahnbrücke

LINZ — Kommenden Samstag, dem 30. Mai, wird die Linzer Eisenbahnbrücke wegen Wartungsarbeiten am Brückentragwerk von 7 bis 17 Uhr gesperrt. Fußgänger und Radfahrer sind laut den ÖBB von der Sperre nicht betroffen. Am 27. September findet — wie berichtet — eine Befragung der Linzer Bevölkerung statt, ob die Donauquerung abgerissen oder saniert werden soll.

Initiative hat noch 3000 Unterschriften zu sammeln ► Auch Gemeinderat muss

Brückenretter erhöhen Druck auf

Das Thema bewegt die ganze Stadt – und lässt gleichzeitig auch die Wogen hochgehen! Wie „OÖ-Krone“-Leser wissen, werden die Bewohner der Stadt im Herbst über die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke abstimmen. Die Gegner des Abrisses wollen aber gar nicht so lange warten und fordern jetzt einen „Brückengipfel“.

Es ist zwar schon ganz fix davon die Rede, dass die Linzer über die Zukunft des 115 Jahre alten historischen Bauwerks abstimmen werden – bis es allerdings so weit ist, muss noch eine formale Hürde genommen werden. Rein rechtlich sieht es so aus, dass nach der Sammlung von knapp 900 Unterschriften zur Einleitung des Verfahrens 3000 weitere Unterschriften geleistet werden müssen. Erst dann kann die Stadt Linz

ganz offiziell (am 27. September) die Frage stellen: „Ja zu einem neuen und modernen Übergang“ oder „Ja zur Erhaltung der Eisenbahnbrücke und dem Bau einer zweiten Brücke direkt daneben“.



überparteilichen Plattform „Eisenbahnbrücke“ ein rasches Handeln seitens der Linzer Politik: „Ich lade den Bürgermeister zum Brücken-Gipfel mit den Propo-

noch zustimmen:

Politik!

nenten unserer überparteilichen Plattform, sodass nicht weitere Zeit verloren geht.“

Falls – und davon geht jeder aus – die 3000 Unterschriften zusammenkommen, muss der Gemeinderat die Volksbefragung beschließen. Aber: Bis zur Landtagswahl im September kommt das Stadtparlament nur noch am heutigen Donnerstag und am 2. Juli zusammen. Die Zeit drängt also – weshalb die Brückenretter gehörig Druck machen.

„Ich lade den Bürgermeister zum Brücken-Gipfel, sodass nicht weitere Zeit verloren geht.“

Erhard Kargel, „Eisenbahnbrücke retten“

Eisenbahnbrücken-Retter fordern ein Gipfelgespräch

Nach Gerichtsentscheidung wollen die Vertreter der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“ Klarheit über weiteres Prozedere

Von Christopher Buzas

LINZ. Weiter keine Ruhe kehrt in der Diskussion um die Zukunft der historischen, aber sanierungsbedürftigen Eisenbahnbrücke ein. Wie berichtet, hatte das Landesverwaltungsgericht vergangenen Freitag bestätigt, dass eine Volksbefragung rechtens ist. Dabei sollen die Bürger ihre Meinung dazu abgeben, ob der Donauübergang erhalten und daneben ein neuer oder ob die Brücke abgerissen und an selber Stelle eine neue gebaut werden soll.

Die Vertreter der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“, der auch Mitglieder von VP, FP und Neos angehören, laden nun Bürgermeister Klaus Luger (SP) zu einem Gipfelgespräch ein, um die weitere Vorgangsweise zu besprechen, „so dass nicht weitere Zeit verloren geht“, sagt Erhard Kargel, Sprecher der Plattform.

Heute Gespräch des Stadtsenats

Luger hatte ja angekündigt, dass er die Befragung zeitgleich mit der Gemeinderatswahl am 27. September abhalten möchte. In der heutigen Regierungssitzung will der Stadtchef mit den Vertretern der anderen Parteien darüber sprechen und im Juli im Gemeinderat den Termin beschließen.

Dadurch, dass sich nun alle Gemeinderatsfraktionen für die Befragung der Bürger aussprechen, wartet auf die „Brückenretter“



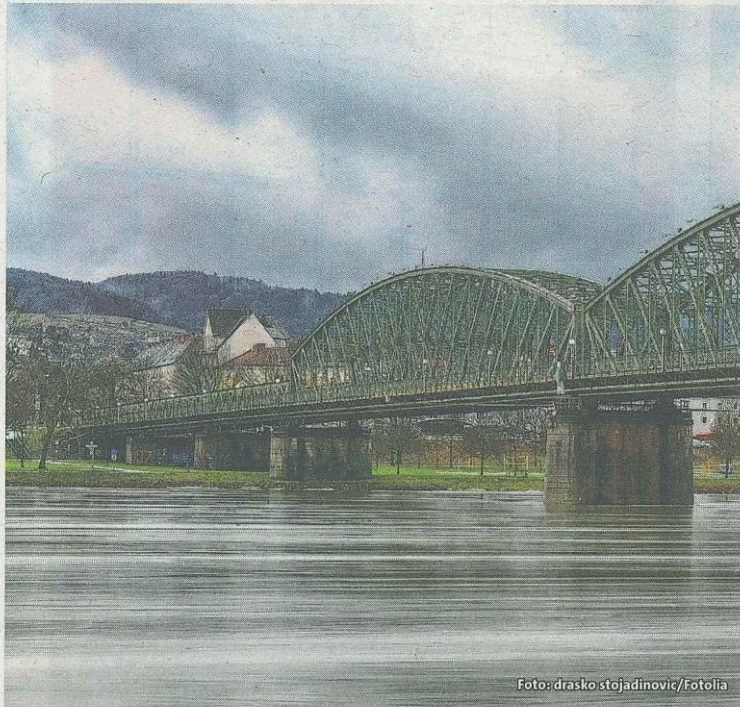
Diesen Samstag wird erneut an der Eisenbahnbrücke gearbeitet. Foto: Weibold

eine Hürde weniger, um ihr Ziel zu erreichen. Ansonsten hätten sie noch weitere 3000 Unterschriften sammeln müssen, damit sich der Gemeinderat mit ihrem Anliegen beschäftigt. Obwohl das Ergebnis einer Volksbefragung (im Gegensatz zu jenem einer Volksabstimmung) nicht bindend ist, kündigte Luger gestern an, dass er den Ausgang bei entsprechender Beteiligung akzeptieren werde. Bleibt

die Eisenbahnbrücke bestehen und wird nur noch von Fußgängern und Radfahrern genutzt, dann soll diese künftig im Winter gesperrt sein. Schließlich soll das Bauwerk dann nicht weiter durch Salzstreuung geschädigt werden.

Auch diesen Samstag, 30. Mai, ist der Übergang zwischen 7 und 17 Uhr wegen Wartungsarbeiten gesperrt. Fußgänger und Radfahrer sind nicht betroffen.

Brückensperre am Wochenende



■ **Am Samstag**, 30. Mai, finden Wartungsarbeiten am Brückentragwerk der Eisenbahnbrücke statt. Daher ist an diesem Tag eine Sperre von 7 bis 17 Uhr erforderlich. Fußgänger und

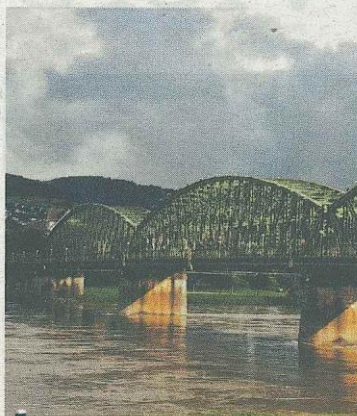
Radfahrer sind von der Sperre nicht betroffen. Um die Auswirkungen der Sperre so gering als möglich zu halten, wurde der Zeitraum der Arbeiten auf das Wochenende gelegt.

1360209

Eisenbahnbrücke: Volk darf abstimmen

Stimmt der Gemeinderat zu, dürfen die Bürger über die Zukunft der Eisenbahnbrücke entscheiden.

■ LINZ (red). Im Tauziehen um die Zukunft der Eisenbahnbrücke ist der überparteilichen Plattform zur Rettung der Eisenbahnbrücke ein entscheidender Schritt gelungen. Der Landesverwaltungsgerichtshof hat festgestellt, dass eine Bürgerbefragung in diesem seit Monaten schwelenden Streit zulässig ist. Dafür müssen jedoch innerhalb von vier Wochen die nötigen Unterschriften gesammelt werden. Stimmt der Gemeinderat dann zu, steht einer Bürgerbefra-



Abriss oder Renovierung? Darüber sollen die Linzer im Herbst abstimmen.

Foto: Christian Taglieber

gung nichts mehr im Weg. Bürgermeister Klaus Luger, der die Durchführung einer Bürgerinitiative zuerst per Bescheid untersagt hatte, nimmt

die Entscheidung des Gerichts zur Kenntnis und respektiert den Rechtsspruch. „Andere juristische Meinungen sind in einer Demokratie zulässig und legitim. Ich nehme dies zur Kenntnis, auch wenn es sich um eine andere juristische Meinung als jene meiner Rechtsgutachter handelt, die mir die gewählte Vorgehensweise nahegelegt haben“, sagt Luger.

Termin am Wahltag

Die Stadt verzichtet auf weitere Rechtsmittel. „Ich schlage den anderen Parteien vor, am Wahltag, also am 27. September 2015, die Volksbefragung abzuhalten“, so der Bürgermeister, der die weitere Vorgehensweise diese Woche mit den Regierungsparteien klären will. 1357603

Auch die Initiative für einen Abriss hat einen neuen Vorschlag:

Linzer Vizebürgermeister will jetzt sogar eine Volksabstimmung zur alten Brücke

Volksabstimmung oder Volksbefragung – diese beiden demokratischen Möglichkeiten sind sehr unterschiedlich. Während sich die Politik bei der Befragung nicht an den Willen der Wähler halten muss, ist das bei der Volksabstimmung verpflichtend – weshalb ÖVP-Vizebürgermeister Bernhard Baier jetzt genau das fordert!

Sowohl Gegner als auch Befürworter eines Abrisses rüsten jetzt auf: Neben der Initiative „Eisenbahnbrücke retten“ gibt es auch eine Gruppierung aus Architekten und der SPÖ nahestehenden Persönlichkeiten, die für eine moderne Brückenlösung eintreten. Ihr Vorschlag, damit der Charme der alten Brücke nicht ganz verkommt: Man könne nach dem Abriss Teile des 115 Jahre alten Bauwerks städtebaulich in Projekte integrieren. Wie das funktionieren soll, ist unklar. Stadtschef Klaus Luger (SPÖ) kündigte an, sich rasch mit der Initiative für einen Erhalt der Eisenbahnbrücke zusammenzusetzen, um die weitere Vorgehensweise zu besprechen. Schon jetzt ist klar, dass die Linzer am 27. September über das Schicksal des Donauübergangs entscheiden werden.

Eisenbahnbrücke: Gesprächstermin mit „Rettern“ fix

**Kommende Woche will Linzer Stadtchef
mit Vereinsvertretern Details klären**

LINZ. Dass die Linzer Bürger am Tag der Gemeinderatswahlen, dem 27. September, auch über die Zukunft der historischen, aber baufälligen Eisenbahnbrücke befragt werden, wird immer wahrscheinlicher. Bei der gestrigen Sitzung der Linzer Stadtregierung einigten sich Vertreter aller vier Parteien auf diesen Termin.

Wie berichtet, soll die Bevölkerung befragt werden, ob sie für den Erhalt der Brücke und den Bau einer weiteren daneben oder für den Abriss der Donauquerung und den Bau einer neuen an selber Stelle ist. Dass die Einbindung der Bürger rechtlich zulässig ist, hatte vergangene Woche das Landesverwaltungsgericht festgestellt.

VP will Volksabstimmung

Mitte der kommenden Woche will Bürgermeister Klaus Luger (SP) auch ein Gespräch mit den Vertretern der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“ führen, um weiterer Details zu klären. „Die für eine Volksbefragung notwendigen Formalismen werden dabei das

zentrale Thema sein“, sagte der Linzer Stadtchef gestern. Damit kommt Luger auch einem Wunsch der Plattform, der auch Vertreter von VP, FP und Neos angehören, nach.

Vizebürgermeister Bernhard Baier (VP) fordert unterdessen, dass die Entscheidung der Bürger bindende Wirkung haben soll, und regt deshalb eine Volksabstimmung an. Das Ergebnis einer solchen ist im Unterschied zu einer Volksbefragung bindend. Den OÖN sagte Luger kürzlich, dass er die Entscheidung der Bürger, eine entsprechende Beteiligung vorausgesetzt, akzeptieren werde.

Die vor kurzem gegründete Plattform „Brücke für Linz“, deren Vertreter sich für eine neue Donauquerung anstelle der Eisenbahnbrücke aussprechen, regte gestern an, über eine „Umnutzung“ der Brücke nachzudenken. Damit ist gemeint, dass einzelne Bauteile der Konstruktion in einem anderen stadtentwicklerischen Kontext wiederverwendet werden. (cb)

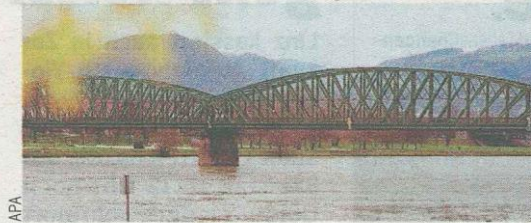
Österreich, 29.05.2015.

Von Ziviltechniker unter die Lupe genommen

Eisenbahnbrücke morgen erneut gesperrt

Für Fußgänger und Radfahrer gilt die Brückensperre ab Samstag nicht.

Linz. Am Samstag müssen sich Lenker einen anderen Weg suchen: Die Eisenbahnbrücke wird wieder einmal gesperrt. Ab 7 Uhr wird die „alte Dame“ gewartet. Die bekanntlich marode Brücke wird vierteljährlich einer genauen



APA

Untersuchung unterzogen. Teils werden Ausbesserungsarbeiten vorgenommen, um die Lebenszeit noch ein wenig zu verlängern. Ein Ziviltechniker im Auftrag der ÖBB

nimmt die Brücke deshalb morgen wieder unter die Lupe, zugleich wird das Tragwerk gewartet. Fußgänger und Radfahrer sind von der Sperre nicht betroffen.

Des Tragwerk der alten Dame wird ausgebessert.

nicht für die Öffentlichkeit bestimmte Umfrage bringt nun Überraschendes zutage:

der Linzer für eine neue Brücke

Brücke ersetzen? Nur acht Prozent der 600 Befragten wissen nicht, was sie für besser halten. Bei Pro und Contra sieht's aber anders aus. 47 Prozent sagen „Ja, restaurieren und erhalten“, 45 Prozent hingegen „Nein, eher nicht!“ Das ist deshalb so spannend, weil die Linzer Stadtregierung und die SPÖ bisher davon ausgegangen waren, dass sich die Linzer eindeutig für einen Abriss und einen kompletten Neubau entscheiden werden.

Ein interessantes Detail an dieser Studie ist auch die Erkenntnis, wie sehr die Linzer dieses Thema bewegt: Immerhin gaben 69 Prozent der Befragten an, von der Initiative zur Rettung der Eisenbahnbrücke schon einmal gehört zu haben. Ein weiterer höchst spannender Punkt ist die Meinung der Linzer, wer sich für den Erhalt der Eisenbahnbrücke einsetzt: Hier kommt die SPÖ – die allerdings genau das Gegenteil will – auf 11 Prozent, die FPÖ dagegen, die mit Stadtrat Detlef Wimmer in der Initiative „Eisenbahnbrücke retten“ stark vertreten ist, auf nur vier Prozent...

Ob die Eisenbahnbrücke abgerissen wird oder nicht, werden allerdings nicht Umfragen, sondern die Linzer selbst entscheiden: Geplant ist, am 27. September gleichzeitig mit der Wahl das Volk zu befragen.

Seite 26

Abriss oder doch Sanierung? ► Eine bisher

Nur 45 Prozent

Wer hat die besseren Argumente – die Abriss-Gegner oder die Abriss-Befürworter? Eine nun der „OO-Krone“ zugespielte, repräsentative Meinungsumfrage zeigt ganz klar, dass sich weder die einen noch die anderen sicher fühlen können. Bei der Frage, die Eisenbahnbrücke zu erhalten oder abzureißen, steht's nämlich nur 47 zu 45 Prozent!

„Es herrscht in Linz eine Übereinstimmung, die Volksbefragung mit der Wahl zu kombinieren.“

Bürgermeister Klaus Luger, SPÖ

Die Fragestellung der Experten vom Meinungsforschungsinstitut IMAS aus Linz war ganz klar: Sollte man die Eisenbahnbrücke restaurieren und erhalten und daneben eine neue Brücke bauen – oder eher das alte Bauwerk komplett abreißen und durch eine neue

Foto: Horst Emdör



Die alte Linzer Eisenbahnbrücke verbindet die City mit Urfahr



„Brückenretter“
Bernhard Baier kämpft
gegen den Abriss der
Eisenbahnbrücke:
„Die Brücke ist ein
Wahrzeichen von Linz und
darf nicht verschwinden!“

Foto: ÖÖVP

Volksentscheid gegen Abrisswut

Die Zukunft der Eisenbahnbrücke entscheidet sich am 27. September bei einer Volksbefragung

„Ein großer Erfolg für die Demokratie und ein Meilenstein bei der Brückenrettung!“ So kommentiert ÖVP-Obmann Vizebürgermeister Bernhard Baier die Entscheidung des Landesverwaltungsgerichtes vom 22. Mai 2015. An diesem

Tag hat das Gericht nämlich einen Volksentscheid über die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke für zulässig erklärt, nachdem SPÖ-Bürgermeister Klaus Luger mit allen Mitteln versucht hatte, einen Volksentscheid zu verhin-

dern. Die ÖVP ist in einer überparteilichen Plattform zur Rettung der Eisenbahnbrücke engagiert. Angeführt wird die Plattform vom renommierten Linzer Architekten Erhard Kargel. Dieser freut sich ebenfalls über den erreichten Etappensieg und kann über die Abrisswut von SPÖ und Grünen weiterhin nur den Kopf schütteln: „Die Eisenbahnbrücke ist ein Wahrzeichen von Linz und solche Wahrzeichen dürfen nicht abgerissen werden! Viel zu viele Schätze unserer Stadt wurden in den vergangenen Jahrzehnten schon dem Erdboden gleichgemacht“, zeigt Kargel auf.

Linzer Bevölkerung stimmt ab

Damit ist die Bürgerplattform zuversichtlich, dass am 27. September 2015 eine Mehrheit der Linzer Bevölkerung gegen den Abriss der Eisenbahnbrücke stimmen wird. „Am 28. September muss die Sache auf jeden Fall entschieden sein — und zwar für die Politik bindend gemäß dem Ausgang des Volksentscheides!“, verlangt ÖVP-Obmann Baier. Er zeigt sich verwundert über das bisherige Verhalten der Linzer Grünen: „Die Ökos haben der Demokratie und der Brücke bislang einen schlechten Dienst erwiesen. Sie treten nämlich für den Abriss der Eisenbahn-

brücke ein und haben zusammen mit der SPÖ bislang einen Volksentscheid verhindern wollen.“

Im Kern sind es drei Argumente, die aus Sicht der überparteilichen Plattform zur Rettung der Eisenbahnbrücke eindeutig für den Fortbestand des Baujuwels sprechen: Die Eisenbahnbrücke ist ein Wahrzeichen der Stadt, nur die Rettung der Eisenbahnbrücke verhindert ein jahrelanges Stau-Chaos ohne Übergang und zudem haben Gutachter die Sanierung der Brücke inklusive Errichtung einer Zusatzbrücke als wirtschaftlichste Lösung hervorgehoben. Der Rettungs-Vorschlag der Bürgerplattform heißt also: Sanierung der Eisenbahnbrücke und Zubau einer parallelen neuen Brücke für den Fahrzeugverkehr. Die Eisenbahnbrücke soll später dem Radfahrer- und Fußgängerverkehr dienen.

„Reißt man die Eisenbahnbrücke ab, gibt es jahrelang keinen Übergang auf dieser Höhe und tausende Fahrzeuge pro Tag würden sich durch Wohngebiete zu Nibelungenbrücke und Autobahnbrücke wälzen!“

Bernhard Baier
Vizebürgermeister

www.bruecke-retten.at

WERDE BRÜCKEN RETTER!

**Jetzt anmelden unter:
www.bruecke-retten.at**

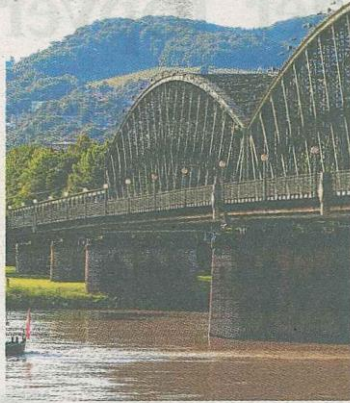
**Volksbefragung am 27. September.
Für die Sanierung der Eisenbahnbrücke.**

EISENBAHNBRÜCKE

Befragung in Planung

LINZ. Nach dem Entscheid des Landesgerichtshofs zugunsten des Vereins „Rettet die Eisenbahnbrücke“ geht es nun darum, die Details bezüglich der bevorstehenden Volksbefragung zu klären.

In der letzten Stadtsenatssitzung wurde vereinbart, dass die Volksbefragung zur Zukunft der Eisenbahnbrücke am Wahltag, dem 27. September, stattfinden soll. „Relativ rasch konnte heute Übereinstimmung erzielt werden, die Volksbefragung mit dem Wahltag zu kombinieren. Ich bin froh – dadurch müssen wir die Linzer nicht zweimal zur Urne bitten“, betont SPÖ-Bürgermeister Klaus Luger. ÖVP-Vizebürgermeister Bernhard Baier fordert: „Auch wenn es nur eine Volksbefragung ist, sollte das Ergebnis für die



Die Eisenbahnbrücke

Foto: Weihbold

Stadtpolitiker verbindlich sein.“ Grundsätzlich stellt sich für Baier auch die Frage, ob man nicht gleich eine Volksabstimmung machen sollte. Diese Woche wird es ein Gespräch von Bürgermeister Luger mit dem Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke“ geben. Dieser Termin dient zur Abklärung weiterer Details. ■

Heute Gipfelgespräch zur Linzer Eisenbahnbrücke

LINZ. Wann dürfen die Linzer Bürger ihre Meinung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke abgeben? Diese und weitere Fragen sollen heute, Mittwoch, bei einem Gipfelgespräch zwischen Bürgermeister Klaus Luger (SP) und Vertretern der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“ geklärt werden.



Viel diskutierte Donauquerung (vowe)

Bürgermeister Klaus Luger wird sich an

Bei Volks-Befragung zählt alleine der Wille

Ganz egal, ob die Argumente schlüssig, gut oder völlig unbrauchbar sind: Ob die historische, 115 Jahre alte Linzer Eisenbahnbrücke erhalten oder abgerissen wird, werden einzig und alleine die Stadtbewohner entscheiden. Alle Parteien sind sich jetzt einig, dass die Volksbefragung zeitgleich mit der Septemberwahl stattfindet.

„Krone“-Leser wissen, dass eine Entscheidung des Landesverwaltungsgerichts auch SPÖ-Bürgermeister Klaus Luger zum Umdenken bewog: Er schloss es zunächst völlig aus, die Stadt-

bewohner über die Zukunft der Eisenbahnbrücke entscheiden zu lassen. Jetzt ist aber alles anders. Der Stadtchef sagt: „Ich werde den Willen der Linzerinnen und Linzer ohne Wenn und Aber

Abstimmung halten

zur Brücke der Linzer

respektieren!“ Klar ist, dass im Wahlkampf jetzt sowohl die Abrissgegner als auch die Befürworter schwere Geschütze auffahren werden.

Möglich ist ein kompletter Neubau einer Brücke genauso wie die Sanierung der Eisenbahnbrücke und die Errichtung eines zweiten Übergangs. Wie die Linzer gefragt werden, ist ebenfalls schon fix – siehe Abbild des Stimmzettels in der Grafik.

So wird die Stadt Linz die Bürger befragen

Wofür soll sich die Stadt Linz im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeit einsetzen?

Amtlicher Stimmzettel
für die
Volksbefragung
am 27. September 2015

a) Errichtung einer neuen Brücke für
Straßenbahn, Autobusse, Kraftfahrzeuge,
Fahrräder und FußgängerInnen anstelle
der bestehenden Eisenbahnbrücke ☐

oder

b) Sanierung der bestehenden Eisenbahnbrücke
sowie Errichtung einer Begleitbrücke für
Straßenbahn, Autobusse und
Kraftfahrzeuge ☐

Für den ausgearbeiteten Lösungsvorschlag bitte im dazugehörigen Kreis ein X setzen.



Brückenbefragung: Wortlaut steht fest

LINZ — Der Wortlaut zur Volksbefragung über die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke am 27. September, am Tag der Landtagswahlen, steht. Die Wähler können sich zwischen der Errichtung einer neuen Brücke und der Sanierung der bestehenden Eisenbahnbrücke entscheiden. Ursprünglich hatte Bürgermeister Klaus Luger die Volksbefragung abgelehnt. ÖVP, die Grünen, FPÖ, die Vertreter des Vereins „Rettet die Eisenbahnbrücke“, die Plattform „Brücke für Linz und die SPÖ haben sich am Mittwoch aber geeinigt.

Eisenbahnbrücke: Bürger entscheiden

LINZ. Was sich in den vergangenen Wochen bereits angebahnt hat, ist nun fix: die Linzer Bürger sind am Wahlsonntag, 27. September, auch dazu aufgerufen, bei einer Volksbefragung ihre Meinung zur Zukunft der Eisenbahnbrücke kundzutun. Darauf haben sich Gegner und Befürworter eines Abrisses der „Alten Dame“ bei einem Gipfelgespräch am Mittwoch geeinigt.

Die Linzer können bei der Befragung entscheiden, ob die Brücke abgerissen und stattdessen eine neue gebaut oder ob das historische Bauwerk bestehen und daneben ein weiterer Übergang errichtet werden soll. Laut Bürgermeister Klaus Luger (SP) soll das Ergebnis der Befragung verbindlich sein. Mehr auf nachrichten.at/linz

Linzer entscheiden am 27. September über die Zukunft der Eisenbahnbrücke

Termin bei einem Gipfelgespräch fixiert – Ergebnis der Volksbefragung soll bindend sein

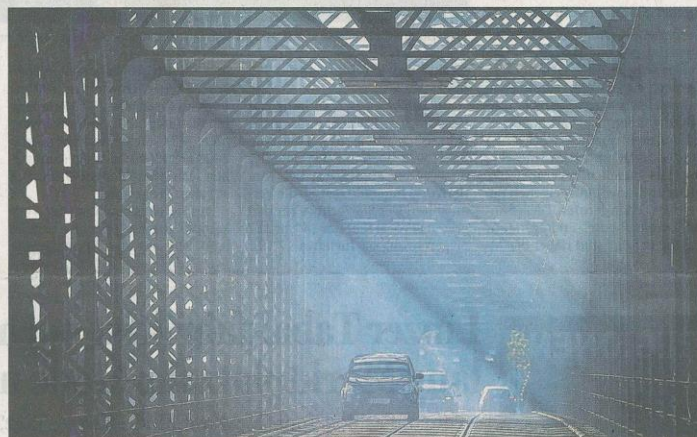
Von Christopher Buzas

LINZ. Nach vielen hitzigen Diskussionen in den vergangenen Monaten haben sich die Gegner und Befürworter eines Abrisses der Eisenbahnbrücke nun offiziell darauf geeinigt, eine Volksbefragung abzuhalten. Diese findet am Wahlsonntag, 27. September, statt. Das ist das Ergebnis eines Gipfelgesprächs, zu dem Bürgermeister Klaus Luger (SP) am Mittwochnachmittag geladen hatte. Im Juli soll der Gemeinderat die Vorgehensweise offiziell beschließen.

Festgelegt wurde bei der mehr als zweistündigen Gesprächsrunde, zu der Vertreter der SP, VP, FP und Grünen sowie Mitglieder der Initiativen „Eisenbahnbrücke retten!“ und „Brücke für Linz“ geladen waren, auch die genaue Fragestellung. Diese lautet: Wofür soll sich die Stadt Linz im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten einsetzen?

a) Errichtung einer neuen Brücke für Straßenbahn, Autobusse Kraftfahrzeuge, Fahrräder und FußgängerInnen anstelle der bestehenden Eisenbahnbrücke oder

b) Sanierung der bestehenden Eisenbahnbrücke für FußgängerInnen und Fahrräder sowie Errich-



Wie es mit der Eisenbahnbrücke weitergeht, dürfen nun die Linzer Bürger entscheiden.

Foto: Weibold

tung einer Begleitbrücke für Straßenbahn, Autobusse und Kraftfahrzeuge

Erleichtert über die jüngsten Entwicklungen ist Erhard Kargel, Sprecher der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“. „Ich bin froh, dass unser Anliegen endlich durch ist.“ Auch für Architekt Jörg Stög-

müller, Mitglied der Initiative „Brücke für Linz“, die sich zuletzt für eine Verwendung von Brückenteilen an einem anderen Standort ausgesprochen hatte, ist es wichtig, dass „endlich etwas weitergeht“. Auslöser für die Einigung ist, dass das Landesverwaltungsgericht, wie berichtet, ent-

schieden hatte, dass eine Volksbefragung über die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke rechtens ist. Auch wenn deren Ergebnis im Gegensatz zu dem einer Volksabstimmung rechtlich nicht bindend ist, sagte Luger zu, den Willen der Linzer „ohne Wenn und Aber zu respektieren“.

Zahl des Tages

115

Jahre ist die historische, aber sanierungsbedürftige Linzer Eisenbahnbrücke mittlerweile alt. Gebaut wurde der Donauübergang zwischen den Jahren 1897 und 1900. Derzeit gehört sie noch den ÖBB, ein Verkauf an die städtische Linz AG ist aber geplant.

„Ich bin froh, dass unser Anliegen nun endlich durch ist und die Bürger über die Zukunft der Eisenbahnbrücke entscheiden.“



Foto: Weibold

■ Erhard Kargel, Sprecher der „Brückenretter“

„Die Volksbefragung ist für mich verbindlich. Es zählt der Wille der Linzer, den ich ohne Wenn

und Aber respektieren werde.“



Foto: Weibold

■ Klaus Luger, Bürgermeister der Stadt Linz



**Quer-
gedichtet**

JOSEF BUCHNER

Linzer Eisenbahnbrücke

Eisenbahnbrücke: dafür
oder dagegen;
Da gibt's noch a Menge
zu überlegen.
Wirtschaftlich oder
doch nur Nostalgie?
Gar nichts ist sicher,
man weiß ja nie!
Sie um teures Geld zu
erhalten?
Zur Fußgängerbruck'n
umgestalten?
Sie abreißen und als
Schrott verkaufen,
um sich dann später die
Haare zu raufen?
A schwierige Frag', das
Dafür, das Dagegen;
Die Volksbefragung
wird a Entscheidungshilf'
geben.

EISENBAHNBRÜCKE

Befragung fixiert

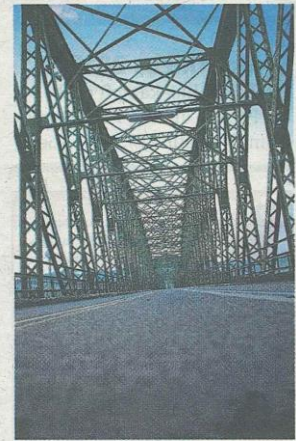
LINZ. Die Volksbefragung zur Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke am 27. September ist nun fix. Vertreter des Vereins „Rettet die Eisenbahnbrücke“, der Plattform „Brücke für Linz“ sowie Vertreter von SPÖ, ÖVP, FPÖ und den Grünen einigten sich, dass die notwendigen 3000 Unterschriften zur Einleitung der Volksbefragung nicht gesammelt werden müssen. Stattdessen wird in der nächsten Gemeinde-

ratssitzung ein parteiübergreifender Antrag zur Abhaltung einer Volksbefragung eingebracht. „Über den Neubau der Brücke wird die Linzer Bevölkerung entscheiden. Das direkt-demokratische Instrument der Volksbefragung ist für mich verbindlich. Es zählt der Wille der Linzer, den ich ohne Wenn und Aber respektieren werde“, so Bürgermeister Klaus Luger. Die konkrete Frage steht auch schon fest. ■

„Wofür soll sich die Stadt Linz im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten einsetzen?“

A) Errichtung einer neuen Brücke für Straßenbahn, Autobusse, Kraftfahrzeuge, Fahrräder und Fußgänger anstelle der bestehenden Eisenbahnbrücke oder

B) Sanierung der bestehenden Eisenbahnbrücke für Fußgänger und Fahrräder sowie Errichtung einer Begleitbrücke für Straßenbahn, Autobusse und Kraftfahrzeuge.



Die Eisenbahnbrücke

Foto: Weibold

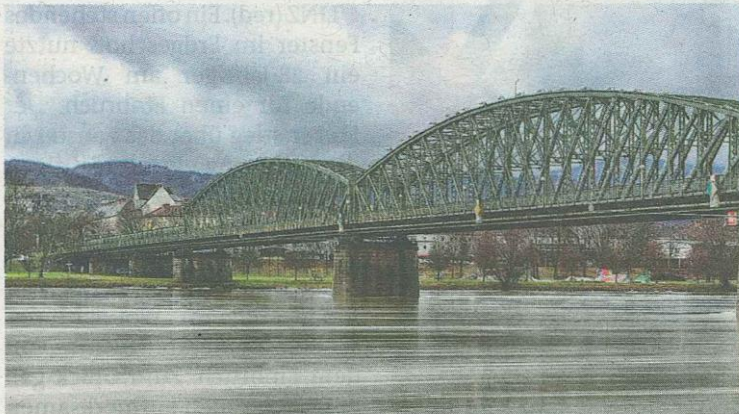
Brückenabstimmung im Herbst

Termin für Volksbefragung zur Eisenbahnbrücke wurde fixiert

■ LINZ (red). Nach dem Bescheid des Landesverwaltungsgerichtshofs, dass eine Volksbefragung zur Zukunft der Eisenbahnbrücke doch zulässig sei, wurde nun ein Termin fixiert. Bürgermeister Klaus Luger einigte sich mit Vertretern des Vereins „Rettet die Eisenbahnbrücke“, der Plattform „Brücke für Linz“ sowie Vertretern von SPÖ, ÖVP, FPÖ und den Grünen darauf, dass die notwendigen 3000 Unterschriften zur Einleitung der Volksbefragung nicht gesammelt werden müssen. Stattdessen wird in der nächsten Gemeinderatssitzung am 2. Juli ein parteiübergreifender Antrag zur Abhaltung einer Volksbefragung eingebracht.

Abstimmungsmöglichkeiten

Über folgenden Text werden die Linzer am 27. September entscheiden: Wofür soll sich die Stadt Linz im Rahmen ihrer



Wie es mit der Eisenbahnbrücke in Zukunft weitergehen wird, werden nun die Bürger entscheiden.

Foto: drasko stojadinovic/Fotolia

rechtlichen Möglichkeiten einsetzen?

A.) Errichtung einer neuen Brücke für Straßenbahn, Autobusse, Kraftfahrzeuge, Fahrräder und FußgängerInnen anstelle der bestehenden Eisenbahnbrücke oder

B.) Sanierung der bestehenden Eisenbahnbrücke für

FußgängerInnen und Fahrräder sowie Errichtung einer Begleitbrücke für Straßenbahn, Autobusse und Kraftfahrzeuge. Luger kündigte bereits an, dass das Ergebnis der Volksbefragung für ihn bindend sei: „Es zählt der Wille der Linzerinnen und Linzer, den ich ohne Wenn und Aber respektieren werde.“

LESERBRIEFE

Regiotram

Die Eisenbahnbrücke ist seit Jahren ein Thema in OÖ und es sind nicht nur Abrissgegner, sondern auch Befürworter aktiv geworden. Am 27. September werden die Linzer dazu befragt. Eine neue Brücke ist laut Fragestellung am 27. September für Straßenbahn, Fußgänger, Radfahrer und den Autoverkehr gedacht. Mit der Straßenbahn ist vermutlich die vielgepriesene Regiotram gemeint. Was sich Pendler und andere Reisende unter diesem Zauberwort erwarten können, ist ganz klar eine Straßenbahn bis Rottenegg. Der Abstimmungstext für den 27. September, der nur eine Straßenbahn erwähnt, entspricht also der Wahrheit. Wer sich mit dem Thema Mühlkreisbahn beschäftigt, glaubt ohnedies nicht, dass in einer Regiotram Platz wäre für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Räder und ein WC. Wer glaubt auch, dass die Regiotram weiter als bis Rottenegg fahren würde? Die Frage ist, warum mit einem riesigen finanziellen Aufwand die Mühlkreisbahn umgespurt werden soll? Mit einem Teil der Kosten kann die Mühlkreisbahn saniert und modernisiert werden. Dann steigen auch die Fahrgastzahlen wieder. Seit Jahren wurde in die Mühlkreisbahn nichts mehr investiert, es wurden nur die notwendigsten Erhaltungsarbeiten durchgeführt, um den Betrieb noch aufrechtzuerhalten zu können. Wurde die Mühlkreisbahn bewusst vernachlässigt, um sie einstellen zu können?

von **Gisela Radinger**
Linz



Senden Sie Ihren Leserbrief
an: a.hamedinger@tips.at
oder per Post an „Tips“, Leonfelder Straße 2-4, 4040 Linz

DONAUSTÄDTER

Brückenretter

AM 27. SEPTEMBER BRÜCKE RETTEN!

Volksentscheid über Linzer Baujuwel gleichzeitig
mit dem Wahltag in Linz

„Ein großer Erfolg für die Demokratie und ein Meilenstein bei der Brückenrettung!": So kommentiert ÖVP-Obmann Vizebürgermeister Bernhard Baier die Entscheidung des Landesverwaltungsgerichtes vom 22. Mai 2015.

An diesem Tag hat das Gericht nämlich einen Volksentscheid über die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke für zulässig erklärt, nachdem SPÖ-Bürgermeister Klaus Luger mit allen Mitteln versucht hatte, einen Volksentscheid zu verhindern. Die ÖVP ist zusammen mit FPÖ, Neos und einer Facebook-Initiative mit 10.000 Unterstützern in einer überparteilichen Plattform zur Rettung der Eisenbahnbrücke engagiert. Angeführt wird die Plattform vom renommierten Linzer Architekten DI Erhard Kargel. Dieser freut sich ebenfalls über den erreichten Etappensieg und kann über die Abrisswut von SPÖ und Grünen weiterhin nur den Kopf schütteln: „Die Eisenbahnbrücke ist ein Wahrzeichen von Linz und solche Wahrzeichen dürfen nicht abgerissen werden! Viel zu viele Schätze unserer Stadt wurden in den vergangenen Jahrzehnten schon dem Erdboden gleichgemacht", zeigt Kargel auf. Damit ist die Bürgerplattform zuversichtlich, dass am 27. September 2015 eine Mehr-

heit der Linzer Bevölkerung gegen den Abriss der Eisenbahnbrücke stimmen wird. „Am 28. September muss die Sache auf jeden Fall entschieden sein – und zwar für die Politik bindend, gemäß dem Ausgang des Volksentscheides!", verlangt ÖVP-Obmann Bernhard Baier eine entsprechende Zusicherung von SPÖ und Grünen. „Die Ökos haben der Demokratie und der Brücke bislang einen schlechten Dienst erwiesen. Sie treten nämlich weiterhin für den Abriss der Brücke ein und haben zusammen mit der SPÖ bislang einen Volksentscheid verhindern wollen."

Im Kern sind es drei Argumente, die aus Sicht der überparteilichen Plattform zur Rettung der Eisenbahnbrücke eindeutig für den Fortbestand des Baujuwels sprechen: Die Eisenbahnbrücke ist ein Wahrzeichen der Stadt, nur die Rettung der Eisenbahnbrücke verhindert ein jahrelanges Stau-Chaos ohne Übergang und zudem haben Gutachter die Sanierung der Brücke inklusive Errichtung einer Zusatzbrücke als wirtschaftlichste Lösung hervorgehoben. **Der Rettungs-Vorschlag der Bürgerplattform heißt also: Sanierung der Eisenbahnbrücke und Zubau einer parallelen neuen Brücke für den Fahrzeugverkehr.** »

„Reißt man die Eisenbahnbrücke ab, gibt es jahrelang keinen Übergang auf dieser Höhe. Tausende Fahrzeuge würden sich täglich durch Linzer Wohngebiete wälzen!“

ÖVP-Obmann Bernhard Baier

GESCHICHTS- TRÄCHTIGES JUWEL

Die Linzer Eisenbahnbrücke, die mittlere, der derzeit drei Linzer Donaubrücken, wurde seinerzeit von h. k. priv. Hofschlosser Anton Biró geplant und erbaut.

Der damals 1,2 Millionen Kronen teure Bau dauerte von 1897 bis 1900. Die feierliche Eröffnung der 375 Meter langen „Eisernen Lady“ fand am 14. November 1900 statt. Die Besonderheit der Brücke ist die Bauweise als genietete Eisenkonstruktion, wie sie in Österreich kaum noch erhalten ist. Eines der berühmtesten internationalen Bauwerke, welches ebenfalls dieser Bauweise entspricht, ist der Pariser Eiffelturm. Die Linzer Eisenbahnbrücke besteht aus drei bogenförmigen Bauteilen, die von zwei im Flussbett stehenden gemauerten Pfeilern getragen werden. Die Bauteile, die von dort jeweils zum Ufer führen, sind parallele Fachwerkbauten.

Die Brücke war von Anfang an für eine gemeinsame Nutzung von Eisenbahn und Individualverkehr geplant und war als Ergänzung zu einer bereits vorhandenen Eisenbrücke über die Donau vorgesehen. Ihre massive Bauweise und ihre Standhaftigkeit hat die Brücke in ihrem 115-jährigen Bestehen bereits bewiesen – sie überlebte zwei Weltkriege ohne Schaden. »

EISENBAHNBRÜCKE

Suche nach alternativen Nutzungsmöglichkeiten

LINZ. Am 27. September entscheiden die Linzer Bürger wie es mit der Eisenbahnbrücke weitergeht. Die Plattform „Brücke für Linz“ setzt sich weder für einen Abriss des historischen Übergangs noch für eine Sanierung der Brücke ein. Stattdessen soll das Bauwerk



Foto: Weihbold

einen Ideenaufruf gestartet. Wer einen Vorschlag hat, was mit der Brücke geschehen soll, kann diesen dort deponieren.

künftig anders als bisher genutzt werden. Wie genau ist noch unklar. Auf der Online-Plattform Crowdlynx hat die Plattform „Brücke für Linz“ einen Ideenaufruf gestartet. Wer einen Vorschlag hat, was mit der Brücke geschehen soll, kann diesen dort deponieren.



Jürgen Zettl, Jörg Stögmüller (v. l.) und Thomas Gegenhuber („Brücke für Linz“) fragen: Wie könnte die Brücke trotz Abriss erhalten bleiben?



Linzer entscheiden über Schicksal eines

Trotz Abriss soll

Auch wenn sich die Linzer am 27. September dafür aussprechen, die alte Eisenbahnbrücke abzureißen und durch einen neuen Übergang zu ersetzen: Das alte Bauwerk soll auf jeden Fall erhalten bleiben. Wie genau das funktionieren kann, wird jetzt bei einer Aktion im Internet geklärt. Gefragt sind Ideen für eine Weiternutzung!

Ob als abgeschnittenes Teil fürs Wohnzimmer oder als riesengroße Deko auf ei-

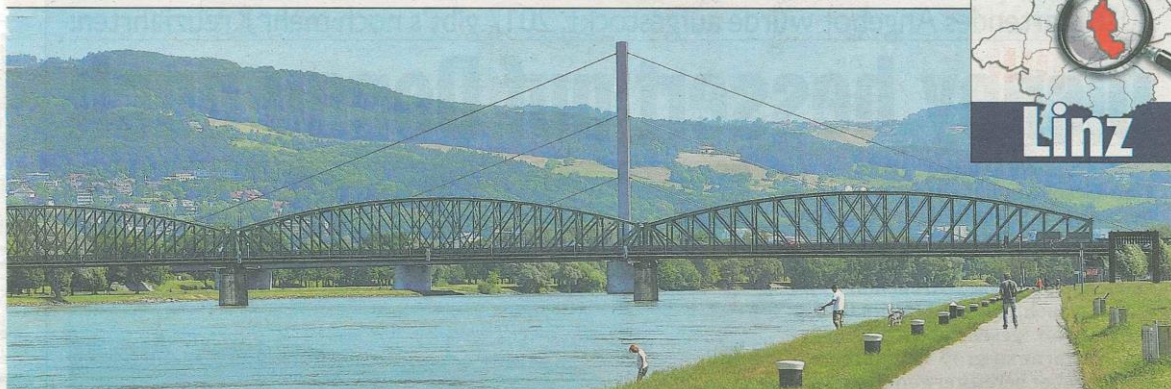
nem öffentlichen Platz – denkbar ist alles, sagen die drei Chefs der Initiative „Brücke für Linz“, die sich bekanntlich für einen Abriss

„ Wir fragen die Linzer: Was kann man mit der alten Brücke tun? Wie wäre sie weiterverwendbar?

Thomas Gegenhuber, „Brücke für Linz“

VON ROBERT LOY

der alten und den Bau eines neuen Übergangs über die Donau aussprechen. Architekt Jörg Stögmüller sagt dazu: „Neben Erhalt oder Neubau gibt es auch eine



Fotos: Horst Einöder

historischen Bauwerks ► Im Internet werden nun Nutzungsmöglichkeiten gesucht:

Brücke der Stadt erhalten bleiben

dritte Variante – die Umnutzung im öffentlichen Raum. Diese alternative Nutzung verbindet die eindeutigen Vorteile eines Neubaus mit den architekturhistorischen Argumenten für den Erhalt der einsturzgefährdeten Eisenbahnbrücke.“ Was mit dem 116 Jahre alten Eisen-

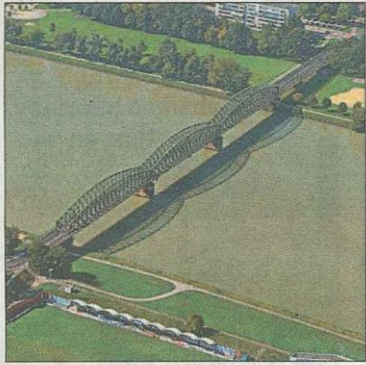
stück passieren soll? Genau das fragt die Plattform jetzt alle Linzer. Denkverbote gibt es dabei nicht.

„Wir wollen einen Raum schaffen für innovative Ideen. Daher unsere Frage an die Linzer Bürger: Was kann man mit der alten Brücke tun? Wo könnte man sie

weiterverwenden? Welche alternativen Nutzungsmöglichkeiten sind denkbar?“, sagt der Linzer Innovationsforscher Thomas Gegenhuber. Unter <http://bit.ly/brueckelinz> können Interessierte ihre Meinung abgeben, sie soll dann im Fall des Falles auch berücksichtigt werden.

Bis es so weit ist, wird noch viel Zeit vergehen: Zeitgleich mit den Wahlen entscheiden die Linzer über das Schicksal der Brücke: entweder Abriss und Neubau oder Sanierung und eine zweite Brücke daneben. Die Politik wird sich an das Votum der Linzer halten.

■ Shopping-Meile ■ Zu Souvenirs zerstückeln ■ Recyclen Das würden die Linzer aus ihrer alten Eisenbahnbrücke machen



Verwertungs-Ideen für die Eisenbahnbrücke

Die Initiative „Brücke für Linz“ sucht Ideen zur Zukunft der Eisenbahnbrücke. Und die Linzer sind sehr kreativ, schlagen eine Nutzung als „Einkaufsmeile“ oder das Recyclen vor.

In der Vorwoche wurde die Ideensuche im Internet (crowdlynx.com/de/o/brueckelinz) gestartet und das Feedback überrascht. Ein Nutzer schlägt die touristische Nutzung mit kleinen Shops nach dem Vorbild der Rialto-Brücke in Venedig (I) vor. Ein anderer will die Brücke

„zerstückeln“ und die Teile als Souvenirs an die Linzer verkaufen. Die Brücke einschmelzen und die daraus gewonnene Schlacke als Straßenbelag für die neue Brücke verwenden, wird ebenfalls vorgeschlagen. Die Vorschläge will die Initiative der Politik unterbreiten. **gs**

Foto: Stadt Linz

Raufende Fußballanhänger lösten Sperre der Eisenbahnbrücke aus

Fans von Blau-Weiß Linz und FC Chemnitz gerieten nach Freundschaftsspiel am Brückenkopf aneinander – Vier Leichtverletzte

LINZ. Werbung für den Fußball sieht anders aus. Anhänger von Regionalligist Blau-Weiß Linz haben am Samstag einmal mehr negative Schlagzeilen gemacht. Sie prügeln sich mit Fans des FC Chemnitz, die ebenfalls kein unbeschriebenes Blatt sind. In Deutschland beobachtet sogar der Verfassungsschutz die Chemnitzler.

Die Ostdeutschen hatten am Samstag die Hausherren mit 4:1 (0:1) besiegt, als nach 20 Uhr Mitglieder beider Fangruppen am Brückenkopf der Eisenbahnbrücke aneinandergerieten.

Rund 30 Personen gingen bei der Auseinandersetzung aufeinander los. „Der Auslöser für die Schlägerei und wer damit begonnen hat,

sind unklar“, sagt Polizei-Presse Sprecherin Petra Datscher zu den OÖN-Nachrichten. Bei der Prügelei verletzten sich auf beiden Seiten der rivalisierenden Fans je zwei Personen leicht. Dazu wurde ein Auto mit einem Stein beschossen und beschädigt.

Die Polizei musste die Straße und den Fußgängerweg auf der Ei-

senbahnbrücke für etwa 15 Minuten sperren. Innerhalb kürzester Zeit seien zehn Polizeistreifen mit Diensthunden vor Ort gewesen. „Die Kollegen konnten die Lage rasch beruhigen“, sagt Datscher.

Die Beamten brachten die aufgebrachten Fußballfans dazu, nach Hause zu gehen. Die Polizei erstattete gegen mehrere Personen An-

zeige wegen Sachbeschädigung. Bei dem Spiel zwischen den Linzern und dem FC Chemnitz waren 500 Besucher in das Donauparkstadion gekommen. Die Spieler des deutschen Drittligisten sind derzeit in Oberösterreich auf Trainingslager. Sie haben in Aigen-Schlögl im Mühlviertel Quartier bezogen.

Linzer wollen Bauwerk auch nach Abriss

Ein Stück Brücke

Damit die Linzer Eisenbahnbrücke – auch wenn sich die Bevölkerung am 27. September für einen Abriss entscheiden sollte – nicht einfach nur zu Staub zerfällt, sammelt die Initiative „Brücke für Linz“ nun online Ideen für die Nachnutzung. Und einige kreative Ansätze sind auf der Plattform auch schon zu finden...

Seit sieben Tagen ist die Internetseite bit.ly/brueckefurlinz online. Bis 15. Oktober kön-

nen Bürger dort nun ihrer Fantasie freien Lauf lassen und ihre Vorstellung dazu teilen, was mit den Resten der „Eisernen Lady“ im Falle eines Abrisses geschehen könnte. Und dazu fällt den Linzern so einiges ein!

Unter zehn Postings findet sich etwa der Wunsch, mehrere Bögen der Brücke in den Traunauen als Hingucker und Fahrrad-Übergang einzusetzen – eine ähnliche Idee gibt es für die geplante Hafen-Stadt. Auch als Kunstwerk an der Donaulände, im Schlossmuseum oder als Teil eines Spielplatzes können sich die Linzer das historische Bauwerk vorstellen. Ein pfiffiger Kopf hat sich gar überlegt, die Bestandteile doch ein-

erhalten ► Vom Exponat bis hin zum Heim-Dekor reichen Ideen:

als Souvenir für Zuhause

schmelzen und für den Bau der neuen Querung wiederverwenden zu können, während ein anderer User sie

VON LISA PREARO

zerstückeln und unter dem Motto „Ein Stück Brücke für die Ewigkeit“ an die Linzer verkaufen möchte. Auch für touristische Zwecke könne man den Übergang ähnlich der Rialto-Brücke in Venedig nach dem Abriss andernorts wieder aufbauen und mit Standln sowie Straßenkünstlern ausstatten.

Bevor die Ideen in Betracht gezogen werden, müssen die Bürger am 27. September aber entscheiden, ob die Brücke überhaupt abgerissen und neu gebaut wird – oder doch erhalten bleibt.

ÖVP ortet Brücken-Propaganda

Forsterleitner (SPÖ) macht als Vizebürgermeister gegen Eisenbahnbrücke mobil

LINZ — Am 27. September werden die Linzer nicht nur einen neuen Bürgermeister und Gemeinderat wählen, sie müssen auch über die Zukunft der Eisenbahnbrücke abstimmen. Die offizielle Stadtmeinung ist offensichtlich, dass das 112 Jahre alte Denkmal abgerissen werden soll, kritisiert die ÖVP. Grund dafür: Gestern erklärte der Magistrat in einer Aussendung, „dass

die Errichtung einer leistungsfähigen neuen Brücke deutlich günstiger ist als die Variante, die alte Eisenbahnbrücke für Fußgänger und Radfahrer zu erhalten und eine zusätzlich erforderliche Begleitbrücke für öffentlichen und Individualverkehr zu bauen“. Als Beleg wird ein Gutachten aus 2012 herangezogen, das für einen Neubau rund 60 Mio. Euro veranschlagt, für Sanierung

und Beibrücke mit etwa 100 Mio. Euro rechnet. „Ich schlage deshalb vor, die Ersparnis von rund 40 Millionen Euro stattdessen in Kindergärten und Krabbelstuben zu investieren“, sagt Vbgm. Christian Forsterleitner (SPÖ).

ÖVP bezweifelt Zahlen

„Damit reiht sich der Linzer Finanzreferent nahtlos in die Riege jener SPÖ-Politiker ein, die unter Heranziehung fragwürdiger Argumente und Kostenangaben der Eisenbahnbrücke den Garaus machen wollen“, reagiert ÖVP-Klubobfrau Elisabeth Manhal und verweist auf Gegengutachten, die beide Varianten etwa gleich teuer bewerten. Zudem nennt Manhal für das Abriss-Szenario hohe volkswirtschaftliche Kosten, indem ein jahrelanges Stau-Chaos folgen würde, da nach einem Abriss eine Zeit lang überhaupt kein Übergang auf dieser Höhe zur Verfügung stehen würde.

Volksbefragung am 27. September wirft

Wahlkampf um

Ihren 115. „Geburtstag“ im November wird die Linzer Eisenbahnbrücke technisch noch erleben, doch zuvor liegt ihr Schicksalstag am 27. September, wenn die Volksbefragung stattfindet. Der Wahlkampf um die Brückenlösungen – mit und ohne alter Fachwerkbrücke – tobt bereits intensiv, vor allem mit Kostenargumenten.

Am 27. September können die Linzer und Linzerinnen über das Schicksal des am 14. November 1900 eröffneten Donauübergangs entscheiden, der aus Sicherheitsgründen aus dem Denkmalschutz entlassen wurde.

Entweder Abriss und Ersatz durch eine neue Brücke oder Sanierung und Errichtung einer „Begleitbrücke“, das sind die zwei Brückenlösungen – wobei sich Bürgermeister Klaus Luger (SPÖ) darauf festgelegt hat, „den Willen der Linzer und Linzerinnen ohne Wenn und Aber zu respektieren“.

Doch in der Zwischenzeit wirbt SP-Vizebürgermeister Christian Forsterleitner für die Eine-Brücke-Lösung, also den Abriss der genieteten Eisenkonstruktion. Die Wirtschaftlichkeit spreche „klar für *eine* neue Donaubrücke“, meint der junge SP-Stadtpolitiker, denn die Zwei-Brücken-Lösung samt Sanierung der alten „eisenen Lady“ für Fußgänger und Radfahrer würde 40 Millionen € mehr kosten.

Das sollte Linz sich in wirtschaftlich schwierigen Zeiten lieber sparen, meint Forsterleitner – aber das

ihre Schatten voraus ► SP und VP „duellieren“ sich um Kosten:

zwei Brückenlösungen!

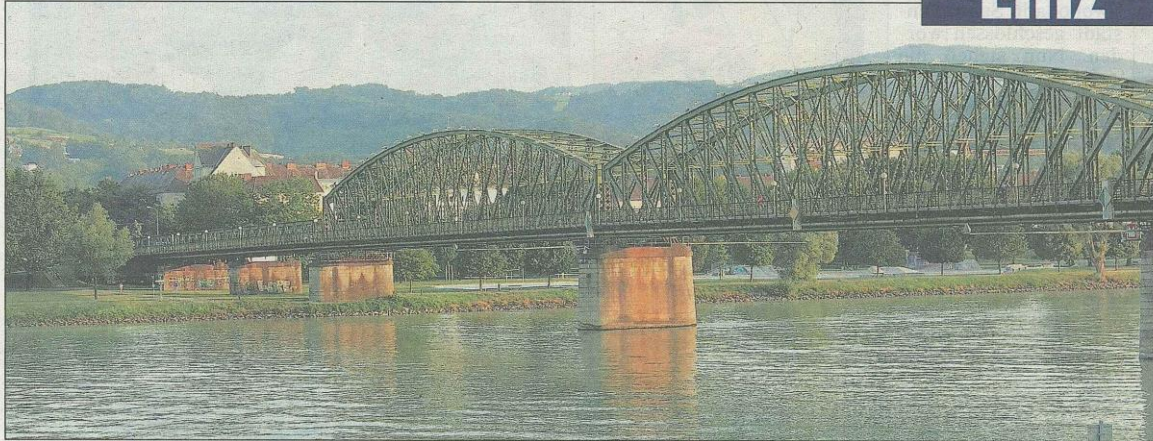


Foto: Werner Pöchlinger

Die genietete Fachwerkstruktur aus Eisen ist das Markenzeichen der Linzer Eisenbahnbrücke, die im Herbst 115 Jahre alt wird

Geld will er trotzdem ausgeben: „Ich schlage vor, die Ersparnis von 40 Millionen € in Kindergärten und Krabbelstuben zu investieren.“

Die Stadt-ÖVP sieht darin „Stimmungsmache für den Brückenabriss“. Während Forsterleitner die 40-Millionen-€-Differenz dem „Fink-Gutachten“ entnimmt, kontert VP-Klubob-

frau Elisabeth Manhal mit einem Gutachten der HEG Ingenieure GmbH, in dem der Abriss teurer und die Sanierung billiger sei als bei Fink, womit die Kosten ungefähr gleichauf lägen.

„Brückenrettung“ läuft

Während die Politiker Wahlkampf um die Brücke machen, suchen die Brückenretter mit ihrer überparteilichen Plattform Unterstützer – und haben dafür auch viele „Wahlplakate“ im Stadtgebiet aufgestellt. Auf der Website www.brueckenretten.at (mit dem Bindestrich) kann man sich für Verteilaktionen oder „Aktivismus“ anmelden oder schlicht Geld spenden.

Aus der Stadt

► Erfahrungsaustausch

Der Ausbau der Linzer Tramlinie 3 bringt Orte zusammen: Ansfelden, Traun, Pasching und Leonding haben mit Vorchdorf, Gmunden, Kirchham und Gschwandt – wo auch eine StadtRegion-Tram gebaut wird – einen Arbeitskreis zum Erfahrungsaustausch gebildet.

► Park-and-ride

Nun fordert auch die Arbeiterkammer von SP-Verkehrsreferentin Karin Hörzing, schleunigst Park-and-ride-Angebote für Pendler zu schaffen.

Foto: Markus Wenzel



Grubauer schlägt vor, das Gitter zu versetzen, damit es bündig mit der Hausmauer ist.

Tourismus-Chef will Sperre versetzen

Freiluft-Toilette soll hinter Gitter kommen

Linzer hat ein stinkendes Problem, das an heißen Tagen noch verstärkt wird: Den Durchgang zum Hauptplatz im Brückenkopfgebäude Ost, der seit Jahren als Freiluft-Toilette missbraucht wird. Was die Bundesimmobiliengesellschaft (BIG) mehrere 10.000 Euro pro Jahr kostet! Nun scheint eine Lösung in Sicht.

Seit das Finanzamt auszog, wird der Durchgang zum Hauptplatz seltener genutzt. Was Flegel scheinbar dazu verleitet, sich dort zu erleichtern! Tourismus-Chef Manfred Grubauer ist

sauer: „Durch den Gang gelangen Kreuzfahrt-Touristen in die Innenstadt, er vermittelt kein gutes Bild von Linz. Viele beschwerten sich über den Gestank.“

Die BIG als Haus-Eigentümerin ist ratlos, so Ernst Eichinger: „Der Gang wird fast täglich gereinigt, das kostet uns mehrere 10.000 Euro im Jahr! Verschlussten werden darf er laut Wegerecht nicht.“ Auch das Gitter, das den Durchgang nachts zum Teil versperrt, scheint die Übeltäter nicht zu beeindrucken. Grubauer: „Das Problem wäre wohl gelöst, wenn man das Gitter so versetzen würde, dass es keine dunkle Nische mehr gibt.“ Den Vorschlag will die BIG nun prüfen.

Traditionswirt Lindbauer fürchtet um

Angst vor Abriss

Über 100 Jahre schon hält das Gasthaus Lindbauer in Urfahr tapfer die Stellung neben der Eisenbahnbrücke. Denn während in Linz laufend Traditionsbetriebe zusperrten, füllt Lindbauer-Wirt Gerhard Mayer an Sommertagen ohne Probleme seinen Gastgarten. Ob das auch so bleibt, wenn die Brücke abgerissen wird?

Schon 2016 könnte die Eisenbahnbrücke abgerissen werden. Das hätte nicht nur zur Folge, dass sich Autolenker auf ein langes Verkehrschaos einstellen müssen, sondern auch, dass Gerhard Mayer wohl bis 2020 eine Baustelle vor seinem Gastgarten erdulden muss. „Keine Ahnung, was da auf mich zu-

kommt. Ich kann nur abwarten. Aber ich hoffe, dass Gäste, die bei uns essen wollen, auch ohne Brücke kommen“, so Mayer, der selbst sehr bedauert, dass das „Linzer Wahrzeichen“ abgerissen werden soll.

Eine Schließung habe er nie in Erwägung gezogen: „Ich bin Koch mit Leib und

das Wahrzeichen ► „Keine Ahnung, was auf uns zukommt“

der Eisenbahn-Brücke

Seele – das muss man auch sein, um heutzutage bestehen zu können.“ Mayer ist der dritte Pächter des über 100 Jahre alten Traditionshauses und kennt die Schicksale von Kollegen, die ihr Lokal wegen Personalmangels oder nicht mehr tragbarer Kosten schließen mussten. „Qualifizierte Mitarbeiter halten den Betrieb am Laufen. Nur sind

VON LISA PREARO

sie schwer zu finden, da der Job nicht familienfreundlich und das Ausstiegssalter hoch ist“, so Mayer. Zudem seien etwa auch Fastfood-Ketten eine harte Konkurrenz, die vor allem Familien zusage, die sich einen Restaurant-Besuch schwer leisten können. Mayer verrät: „Ich arbeite bis zu 105 Stunden pro Woche, fahre nie auf Urlaub und serviere zu 100 Prozent selbst zubereitete, bürgerliche Küche. Das schätzen die Gäste, das hält mich über Wasser.“

Über Wasser sind nun auch einige Gastrobetriebe, für



Gerhard Mayer serviert direkt neben der Eisenbahnbrücke von Montag bis Samstag Hausmannskost

die's vor kurzem noch schlecht ausgesehen hat: Das Biergartl hat Personal gefunden und den normalen Betrieb wieder aufgenom-

men, auch der „Goldene Anker“ soll im Herbst mit neuem Konzept wieder aufsperrten. „Goldenes Schiff“ und Exensschläger sind weiterhin zu.



Am 27. September entscheidet Linz, wie es mit der Brücke weitergeht.

Streit um Eisenbahnbrücke geht weiter

Sanierung der alten Eisenbahnbrücke in Linz oder Neubau? Darüber entscheiden die Landeshauptstädter am 27. September bei einer Bürgerbefragung. Die Stadt, die ja bekanntlich für den Neubau ist, zeichnete gestern ein Schre-

ckensszenario für alle Autofahrer – eine Sanierung bei laufendem Verkehr wäre unmöglich, ein Verkehrs-Chaos vorprogrammiert – und untermauerte dies mit einem Gutachten. Die „Brückenretter“ kontern: „An den Haaren herbeigezogen.“

Foto: linz.at

Gehen der Politik die Argumente aus? Also sowohl den Befürwortern eines Neubaus der Eisenbahnbrücke (SPÖ) als auch den Abrissgegnern (ÖVP, FPÖ, Neos)? Die

Eine wirklich ratlose Politik

Flut an teuren Gutachten, die zu diesem Thema herumswirren, lassen diese Vermutung jedenfalls zu. Egal, welche Experten noch auftauchen: Die ratlose Politik kann sich zurücklehnen. Immerhin entscheiden die Linzer selbst über die Zukunft der Brücke. RL

Foto: Markus Wenzel

Neues Gutachten zur Linzer Eisenbahnbrücke ► Träger sind

Brücken-Sperre

Ein neues Gutachten gießt in der laufenden Debatte um die Erhaltung der Linzer Eisenbahnbrücke (wieder einmal) Öl ins Feuer: Laut einer Expertise des Gerichtssachverständigen Johann Stranzinger sei eine Sanierung bei laufendem Betrieb nicht möglich. Problem: Die Gegner des Abrisses behaupten genau das Gegenteil!

Am 27. September – also genau an jenem Tag, an dem die Oberösterreicher auch zur Wahlurne gebeten werden – sollte klar sein, wie es mit der 116 Jahre alten Linzer Eisenbahnbrücke weitergeht. Die Frage lautet: Soll das stählerne

Monument erhalten bleiben und eine zusätzliche Brücke errichtet werden, oder soll der Übergang abgerissen und so Platz für einen Neubau geschaffen werden?

Egal, ob für oder gegen einen Abriss gestimmt wird: Die Eisenbahnbrücke muss auf jeden Fall gesperrt werden, zitiert Verkehrsreferentin und Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SPÖ) aus dem vorliegenden Gutachten: „Ein Austausch der stark verrosteten Anschlusswinkel ist nur nach Zerlegen des gesamten Querträger-Anschlussknotens durch-

Linz-Vize Hörzing gab Gutachten in Auftrag: „Sperre ist nötig!“

so stark verrostet, dass keine Autos und Busse fahren können:

auch bei Sanierung nötig

„ Sowohl bei einem Neubau als auch bei einer Sanierung wird Linz ohne diese Brücke auskommen müssen.

Vizebürgermeisterin Karin Hörzing, SPÖ

fürbar. Das ist bei laufendem Verkehr statisch nicht möglich.“ Und weiter: „Die Betonfahrbahnplatte zeigt ebenfalls starke Rostspuren von der angerosteten Bewehrung. Eine Erneuerung dieser Platte oder der Ersatz durch ein Stahldeck wird im Sanierungsfall notwendig. Auch bei diesen Erneuerungen ist kein Verkehr möglich“, erklärt der Experte.

Nächstes Gutachten wird für Ende August erwartet

Wie lange die Brücke noch befahren werden kann, ist unterdessen noch immer unklar: Die Eigentümer des Stahl-Kolosses, also die ÖBB, ließen erst kürzlich das Tragwerk untersuchen.



Foto: Werner Pöckinger

Das Ergebnis dieser Überprüfung wird für Ende August erwartet – und möglich ist laut Hörzing sogar, dass die Brücke für den Verkehr gesperrt werden muss.

„ Die Zeit drängt. Niemand kann sagen, wie lange die Eisenbahnbrücke noch befahren werden kann.

Vizebürgermeisterin Karin Hörzing, SPÖ

Im Brücken-Streit bleiben die Fronten verhärtet

Sanierung der Eisenbahnbrücke laut Stadt Linz bei laufendem Verkehr nicht möglich — Brückenretter schlagen Lösung Zug um Zug vor

LINZ – Am 27. September werden die Linzer darüber entscheiden, ob die Eisenbahnbrücke abgerissen oder saniert wird. Die beiden Lösungen sind nach wie vor heftig umstritten.

So präsentierte gestern Verkehrs-Referentin Vbgm. Karin Hörzing ein Gutachten des Zivilingenieurs Johann Stranzinger, wonach eine Sanierung der vom Rost stark in Mitleidenchaft gezogenen Donauquerung bei laufendem Verkehr nicht möglich sei. Die Arbeiten müssten an Land erfolgen.

„Die Zeit drängt, da heute niemand sagen kann, wie lange die Brücke für den Verkehr noch nutzbar ist“, verwies Hörzing auf die Dringlichkeit des Projektes. Sowohl im Falle eines Neubaues als auch im Falle

der Sanierung der Eisenbahnbrücke und der Errichtung einer Donauquerung für Autos und Straßenbahn in unmittelbarer Nähe müssten die Linzer zumindest eineinhalb Jahre ohne Übergang auskommen.

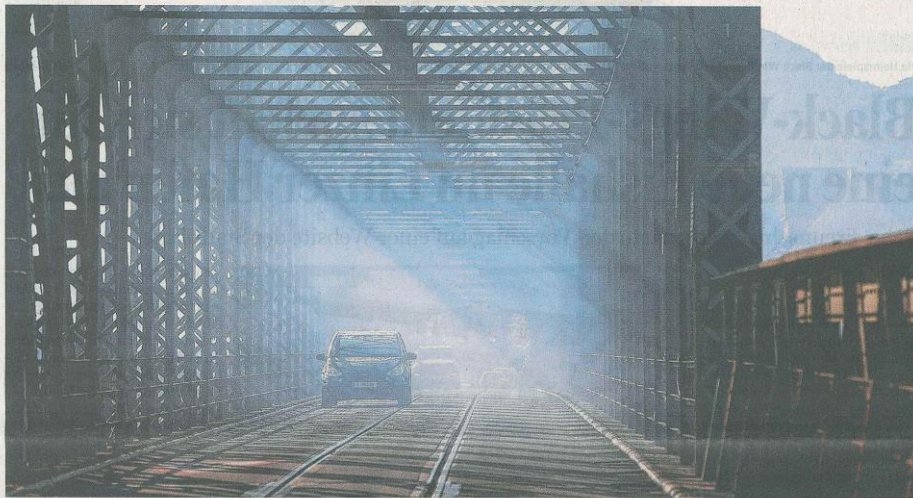
Brückenretter: Sanierung verhindert Stau-Chaos

„Stimmt nicht!“ kontert die Plattform zur Rettung der Eisenbahnbrücke. Diese schlägt eine Lösung Zug um Zug vor. „Zuerst sollte eine neue Begleitbrücke neben der Eisenbahnbrücke – unter Fortführung der laufenden Instandhaltungsarbeiten – errichtet werden. Im Anschluss kann man den Verkehr auf die neue Donauquerung umleiten. Erst dann sollte

die Eisenbahnbrücke für Fußgeher und Radfahrer generalsaniert werden“, erläutert Plattform-Sprecher Erhard Kargel.

Ein Stau-Chaos gebe es somit nur im Falle des von SPÖ und Grünen favorisierten Abriss-Szenarios. „Denn dann ist die Eisenbahnbrücke weg, der Neubau längst nicht fertig und damit Linz völlig ohne Übergang auf dieser Höhe“, so Kargel.

Laut dem Plattform-Sprecher werde man in Kürze darlegen, dass es sich bei der vorgeschlagenen Zwei-Brücken-Lösung auch um die wirtschaftlich sinnvollere Variante handelt. Nach Angaben der Stadt Linz entstünden im Fall einer Zwei-Brücken-Lösung Mehrkosten von rund 40 Mio. Euro.



Wie lange auf der Eisenbahnbrücke noch Autos fahren dürfen, kann derzeit niemand sagen. Das Bauwerk wird aber laufend überprüft. Foto: Weibold

Gutachter: Eisenbahnbrücke ist bei laufendem Verkehr „nicht sanierbar“

Das Bauwerk müsse an Land repariert werden – Die „Brückenretter“ sind skeptisch

LINZ. Abriss der Eisenbahnbrücke oder Sanierung des Bauwerkes? Diese Frage spaltet die Stadtpolitik seit vielen Jahren, am 27. September sind dazu die Bürger am Wort. Dass der historische Donauübergang, sollte er tatsächlich bestehen bleiben, saniert werden muss, daran besteht kein Zweifel. Über das Wie gehen die Meinungen aber wieder einmal auseinander.

Zivilingenieur Johann Stranzinger, der seit Jahren im Auftrag der ÖBB die Eisenbahnbrücke untersucht, kommt zu dem Schluss, dass diese nicht bei laufendem Verkehr saniert werden kann. Zu groß seien die Schäden, so der Gutachter, der seit 48 Jahren im Stahlbau tätig ist. Um die „Alte Dame“ zu reparieren, müssten die Brückensegmente einzeln ans Ufer gebracht und dort saniert werden. „Alles andere wäre mehr Aufwand, mit mehr Kosten verbunden und somit kein gangbarer Weg“, sagt Stranzinger.

Unter anderem müssten für die Statik wichtige Teile ausgetauscht werden. Das sei bei laufendem Verkehr nicht möglich. Seinem Urteil zufolge ist eine nachhaltige Sa-

„Ich beschäftige mich seit 2011 mit der Brücke. Eine Sanierung bei laufendem Verkehr ist kein gangbarer Weg.“



Johann Stranzinger, Zivilingenieur

„Durch fragwürdige Argumentation wird gegen das Baudenkmal Eisenbahnbrücke Stimmung gemacht.“



Erhard Kargel, Sprecher der „Brückenretter“

VOLKSBEFRAGUNG

Über das Schicksal der Eisenbahnbrücke stimmen am Sonntag, 27. September die Linzer ab. Das hat das Landesverwaltungsgericht entschieden, nachdem zuvor die Stadt die Bemühungen der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“ als unzulässig zurückgewiesen hatte. Mittlerweile steht auch die konkrete Fragestellung fest. Diese lautet: Wofür soll sich die Stadt Linz im Rahmen ihrer rechtlichen Mög-

lichkeiten einsetzen?

- a) Errichtung einer neuen Brücke für Straßenbahn, Autobusse Kraftfahrzeuge, Fahrräder und FußgängerInnen anstelle der bestehenden Eisenbahnbrücke oder
- b) Sanierung der bestehenden Eisenbahnbrücke für FußgängerInnen und Fahrräder sowie Errichtung einer Begleitbrücke für Straßenbahn, Autobusse und Kraftfahrzeuge

nierung nur dann sinnvoll, wenn mindestens die Konstruktion von der Unterkante der Untergurte bis 1,50 Meter über der Fahrbahn erneuert wird. Das macht eine Gesamthöhe von 2,80 Meter aus.

„An den Haaren herbeigezogen“ Ganz anders schätzen die Lage die Vertreter der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“ ein. Erhard Kargel, Sprecher der Vereinigung, bezeichnet Stranzingers Ausführungen als „an den Haaren herbeigezogen“. Bei dem Lösungsansatz der Initiative stelle sich die Frage einer Sanierung bei laufendem Verkehr nicht. Zunächst solle stromabwärts die neue Donauquerung errichtet werden und erst wenn diese in Betrieb gehe, mit der Sanierung der Eisenbahnbrücke begonnen werden.

Die zuständige Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SP) bezweifelt, genau wie Stranzinger, dass die „Alte Dame“ bis zu diesem Zeitpunkt für den Verkehr benutzbar bleiben werde. Wie lange die Eisenbahnbrücke, die laufend überprüft wird, noch überquert werden darf, ist unklar. (cb)

Kommentar

Von Christopher Buzas



Subtile Mittel

Seit knapp drei Jahren trommelt eine Gruppe von Bürgern, um den Abriss der Linzer Eisenbahnbrücke zu verhindern. Bisher mit Erfolg: immerhin erreichte die Bewegung, dass die Bevölkerung bei einer Befragung über die Zukunft des historischen Bauwerkes entscheiden darf. Dass sich die SP gegen diese Pläne aus-

Die Farbe der Donau als unterschwellige Botschaft

spricht, ist bekannt. Je näher die Befragung rückt, desto untrüblicher werden die Aktivitäten der Sozialdemokraten, um möglichst viele Bürger auf ihre Seite zu ziehen. Dabei sind auch subtile Mittel nicht tabu. So waren vor kurzem beide Brücken-Varianten auf dem Titelblatt der SP-Parteizeitung „linzpanorama“, die an viele Haushalte ging, abgebildet.

Zu sehen war der vorliegende Entwurf für die neue Donauquerung anstelle der Eisenbahnbrücke inklusive einer in freundlichem Blau gefärbten Donau. Unmittelbar daneben prangte eine Darstellung der Zweibrückenlösung. Dabei war der Strom in einem Grün-Grau-Braun-Mix gehalten. Ein Schelm, wer hier an einen Zufall glaubt...

c.buzas@nachrichten.at

Politische Debatte auch über die Höhe der Kosten

LINZ. Nicht nur über die Frage, ob die Eisenbahnbrücke abgerissen werden soll oder nicht, gehen die Meinungen auseinander. Auch die Zahlen, welches Vorhaben wie viel Geld kostet, sind umstritten. Angaben der Stadt Linz zufolge würde der Bau einer neuen Brücke (dafür gibt es bereits einen Entwurf) 60 Millionen Euro kosten. Dabei ist der Abriss der „Alten Dame“ miteingerechnet. Die Zweibrücken-Lösung würde hingegen um die 100 Millionen Euro kosten. Die Vertreter der Plattform „Eisenbahnbrücke retten!“ bestreiten dies. Sie kündigten gestern an, zeitnah Zahlen darzulegen, wonach ihr Wunsch der wirtschaftlich sinnvollere sei.

„Sperre der Eisenbahnbrücke nicht nötig“

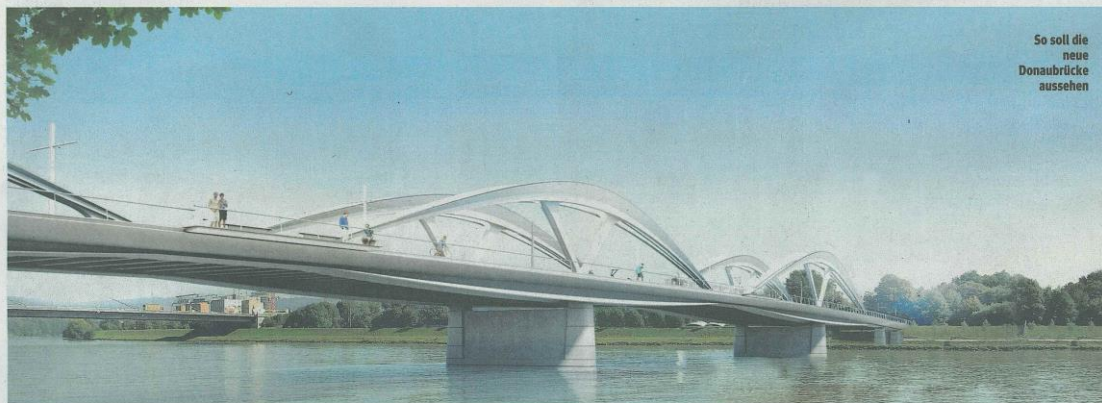
Plattform kritisiert Expertise im Auftrag von Linz-Vize Hörzing

„Bei unserem Lösungsansatz stellt sich die Frage einer Brückensanierung im laufenden Verkehr gar nicht“, wettert mit Architekt Erhard Kargel der Chef der Plattform „Eisenbahnbrücke retten“ gegen ein von Linz-Vize Karin Hörzing (SPÖ) präsentiertes Gutach-

ten. Wie berichtet, sei laut der Expertise eine Sanierung des Donauübergangs bei laufendem Betrieb nicht möglich. Kargel: „Das haben wir auch nicht vorgeschlagen. Unser Modell sieht vor, dass zuerst eine neue Brücke neben der bestehenden errichtet wird und erst dann die

Sanierung der Eisenbahnbrücke beginnen soll. Dann würde es gar kein Verkehrschaos geben, weil ein Übergang zur Verfügung steht.“

Kargel sagt weiter: „Wir werden schon bald darlegen, dass eine 2-Brücken-Lösung die wirtschaftlich sinnvollere Variante ist...“



So soll die neue Donaubrücke aussehen

FOTOS: BUNDELEHRE, KUNZ & PACER

Der Kampf um die Brücke

Volksabstimmung. Die Linzerinnen und Linzer entscheiden am 27. September über den Erhalt der alten Eisenbrücke. Unabhängig davon muss in jedem Fall eine neue Brücke gebaut werden.



Die alte Brücke

MARTIN PACER

Soll die 114 Jahre alte Eisenbrücke saniert oder abgerissen werden? Darüber entscheiden die Linzerinnen und Linzer im Rahmen der Landtags- und Gemeinderatswahl am 27. September. Die Gegner des Abrisses sehen die Brücke als erhaltenswertes Wahrzeichen der Stadt, Befürworter bringen die Kosten einer drohenden Zwei-Brücken-Lösung ins Spiel. Denn eine neue Eisenbahnbrücke wird auf jeden Fall gebaut – ob mit oder ohne Abriss bzw. Sanierung.

Laut Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SPÖ) – zuständig für den Verkehr – wird eine Zwei-Brücken-Lösung in jedem Fall 100 Millionen Euro kosten. 60 Millionen für die neue und 40 Mil-

Die Zwei-Brücken-Lösung kostet 100 Millionen. 60 für die neue, 40 für die alte.

Karin Hörzing
Vizebürgermeisterin

lionen zur Sanierung der alten. Sie tritt eindeutig für die Ein-Brücken-Lösung ein, auch aus Kostengründen, denn damit kann sich die Stadt 40 Millionen Euro ersparen. „Ich bin nicht grundsätzlich mit der Abrissbirne unterwegs, aber wenn es nicht wirtschaftlich ist, führt kein Weg an dieser Lösung vorbei.“

Für die neue Brücke gibt es bereits seit Herbst 2014 ei-

nen fertigen Plan des französischen Architekturbüros Marc Mimram, der eine neue Brücke für Züge, Fahrzeuge, Straßenbahn, Radfahrer und Fußgänger vorsieht (Bild oben bzw. Seite 3). Baubeginn soll 2017, Fertigstellung 2020 sein. Während des rund zweieinhalb Jahre dauernden Baus soll der Verkehr auf die beiden anderen Brücken in Linz – Nibelungenbrücke und Voestbrücke – umgeleitet werden.

Doch schon seit geraumer Zeit regt sich Widerstand gegen die Pläne der SPÖ. „Die Brückenretter“, wie sich ein Verein zur Erhaltung der Eisenbahnbrücke nennt, will mit allen Mitteln verhin-

FORTSETZUNG AUF SEITE 2 →



IKUNA
INDIANERWELT

FOLGE DEINEM PFAD.
SPIELGELANDE · RESTAURANT · TIPIDORE



TÄGLICH GEÖFFNET!
7 - 19 Uhr

Die Teilnahme ist kostenlos!

INDIANERKULTUR IM ORIGINAL
Native Howah gibt Einblicke in die Plains-Kultur!

August: 9. / 29. / 30. | September: 12. / 13.
Trommelworkshop: 11 Uhr | Tanzvorführung: 15 Uhr

www.ikuna.at IKUNA Indianerwelt | Indianerpfad 1 | 4723 Nattermbach | info@ikuna.at | 07278/20800



Foto: Kersch

Von der Bahn wird die 114 Jahre alte Brücke nur mehr in Ausnahmefällen benutzt. Es queren hauptsächlich Autos, Radfahrer und Fußgänger hier die Donau

→ FORTSETZUNG VON SEITE 1

den, dass die 114 Jahre alte Donauquerung abgerissen wird. Die Verfechter der Erhaltung der alten Brücke wis-

sen zwar, dass diese nur zum Teil sanierbar ist (nämlich nur für eine künftige Nutzung durch Fußgänger und Fahrradfahrer), nicht aber für den motorisierten Verkehr

sowie den öffentlichen Schienenverkehr (Straßenbahn, Zug). Dafür muss eine neue Brücke errichtet werden. Die Brückenretter weigern sich dennoch, den Abriss hinzu-

nehmen. Hauptargument: Die Eisenbahnbrücke sei ein Wahrzeichen von Linz. Sie präge das Stadtbild wie kaum ein anderes Bauwerk und sei somit „ein herausragendes

Beispiel eines Industriebauwerkes in Österreich“. Erhard Kargel, Architekt und Sprecher der Brückenretter-Initiative: „So ein Bauwerk beeinflusst die Umgebung mehr als alle anderen, deshalb muss sie erhalten werden.“

Reichen 60 Millionen?

Eine Zwei-Brückenlösung sieht er „auf keinen Fall“ als die teurere Variante. Kargel: „Wenn die alte Brücke erhalten bleibt, wird die neue ja kleiner, weshalb sich am Ende das Budget mit 60 Millionen ausweiten wird.“ Optisch sind für Kargel zwei Brücken unmittelbar nebeneinander auch kein Problem: „Man kann zeigen, wie Alt und Neu miteinander in Harmonie stehen.“ Zudem hätte diese Lösung den Vorteil, dass der Verkehr nicht umgeleitet werden muss, weil zuerst die eine Brücke gebaut und dann die alte saniert werde.

Ganz anders sieht es Jörg Stögmüller, einer der Sprecher der Initiative Brücke für Linz, die für den Abriss der Eisenbahnbrücke eintritt. „Dass zwei Brücken dasselbe kosten sollen wie eine kann nicht sein.“ Allein die Sanierung der alten Brücke würde rund 40 Millionen kosten.

Zwei Jahre gesperrt

Vizebürgermeisterin Hörzinger widerspricht auch dem Argument von Kargel, dass die Eisenbahnbrücke bis Fertigstellung der neuen, zweiten Brücke benützt werden könne. Sie beruft sich hier auf ein Gutachten des Stahlbauexperten Johann Stranzinger, der zum Schluss kommt, dass die Eisenbahnbrücke bei einer Sanierung eineinhalb bis zwei Jahre gesperrt werden müsse. Denn eine Sanierung sei nur an Land möglich. Denn selbst bei einer Sanierung muss die Brücke bis zu einer Höhe von 1,5 Metern über der Fahrbahn komplett erneuert werden.

Durch ihren zunehmenden Widerstand haben die Brückenretter indes gerichtlich erwirkt, dass die Linzer Bevölkerung dazu befragt werden muss. Bürgermeister Klaus Luger, der die Abhaltung einer Volksabstimmung ablehnt, deren Ergebnis im Unterschied zur Volksbefragung bindend wäre, hat bereits zugesichert, das Ergebnis der Befragung zu respektieren.

Durch die Befragung ist die Brückenentscheidung nun auch in den Wahlkampf hineingezogen worden. Die Parteien haben sich – ebenso wie die Bürgerinitiativen – für die Abstimmung in Stellung

„Die alte Brücke muss bis zu einer Höhe von 1,5 Metern komplett erneuert werden.“

Johann Stranzinger
Stahlbauexperte

gebracht (Seite 3). Die Bürgerinitiativen indes sammeln weiter Pro und Contra – und zaubern dafür beinahe täglich neue Befürworter bzw. Gegner eines Abrisses hervor. Die Argumente reichen von „Erhalten eines Industriedenkmal“ bis zu „Sicherheitsrisiko auch nach der Sanierung“. Kargel und Stögmüller – beides Architekten – liefern sich derweil fachliche Wortgefechte. So ist für Kargel die neue Brücke „eine Katastrophe“. Sie sei architektonisch und technisch „falsch“, wobei Kargel sogar angebliche statische Probleme bemängelt. Stögmüller lobt hingegen das Siegermodell der Ausschreibung: „Die neue Brücke ist zeitgemäß und passt gut in die Linzer Brückenfamilie.“ Und er hat auch ein Angebot an die Brückenretter: So könnten Teile der alten Brücke weiterverwendet werden, „etwa im Linzer Hafen“. – KARL LEITNER

„Ich will die alte Brücke erhalten“

Detlef Wimmer, FPÖ, begrüßt die Abstimmung

„Es ist gut, dass die Linzerinnen und Linzer direkt-demokratisch wie in der Schweiz über die Zukunft der Brücke entscheiden können. Da SPÖ und Grüne unsere Anträge im Gemeinderat dazu blockiert haben, freut uns der Erfolg der Bürgerinitiative. Bei dieser Abstimmung ist jedes Ergebnis zu respektieren. Abreißen und Neubau sind aber teurer als „nur“ eine zusätzliche Entlastungsbrücke. Da die Kosten für den Abriss verschwendet sind, dann eine Zeit lang gar keine Brücke vorhanden wäre und die Eisenbahnbrücke gut zu Linz passt, werde ich für Erhalt und Zusatzbrücke stimmen.“



„Abriss wäre ein reiner Pfusch“

Lorenz Potocnik, Neos, sieht sich als Brückenretter

„Als Brückenretter der ersten Stunde setze ich mich natürlich für den Erhalt der Eisenbahnbrücke ein. Es gäbe für zwei bis drei Jahre keine Verbindung, das würde mehr als 20 Millionen Euro in Staukosten verursachen. Ein Abriss wäre reiner Pfusch und nur die Krönung jahrzehntelanger schlechter Planung. Die Zweibrückenlösung bietet die historische Chance einer reinen Fußgänger- und Radfahrbrücke.“



Parteien. Die Fronten sind klar.

Die Volkspartei, die Freiheitlichen und die Neos wollen die alte Eisenbahnbrücke erhalten. SPÖ und Grüne wollen 40 Millionen Euro einsparen und nur eine neue Brücke.



FOTOS: REMILLET/REUTERS, ANDREAS SAUTER, SPÖ/REGINA MATEL, FPÖ/JOHANN URBAN

SP & Grüne contra VP, Neos & FP

„Erhalt verhindert jahrelanges Stauchoas“

Bernhard Baier, ÖVP, kämpft für eine Sanierung

„Ich trete für den Erhalt der Eisenbahnbrücke ein und für die Errichtung einer Begleitbrücke. Die Eisenbahnbrücke soll nach der Sanierung den Fußgänger- und Radverkehr aufnehmen, die Begleitbrücke die Fahrzeuge und die öffentlichen Verkehrsmittel. Diese Lösung verhindert ein jahrelanges Stau-Chaos, sie rettet mit der Eisenbahnbrücke ein Linzer Wahrzeichen und darüber hinaus ist diese Zwei-Brücken-Lösung auch finanziell am vernünftigsten.“



„Mir sind 1800 Plätze in Kindergärten wichtiger“

Klaus Luger, SPÖ, votiert für den Neubau

„Wenn man die Vor- und Nachteile vergleicht, kommt unter dem Strich für mich eine klare Empfehlung für einen Neubau heraus. Was ist denn die Alternative? Eine teuer sanierte Brücke für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, die bei Minusgraden gesperrt werden muss – und direkt daneben eine Extra-Brücke mit komplizierten Kreuzungen an beiden Ufern. Obendrein kostet diese Variante mit Sanierung 40 Millionen Euro mehr. Wenn ich vor die Wahl gestellt werde, ob ich um diese extra 40 Millionen 1.800 Krabbelstuben-, Kindergarten- oder Hörtplätze baue oder eine fragwürdige Verkehrslösung umsetze, ist die Antwort klar: Ja zum Bau einer neuen Eisenbahnbrücke!“



„Alte Brücke entspricht leider nicht mehr“

Eva Schobesberger, Grüne, ist ebenfalls für Neubau

„Die Eisenbahnbrücke ist für viele LinzerInnen und so auch für mich ein sehr emotionales Thema. Deshalb ist es richtig, dass nun die Bevölkerung eine Entscheidung trifft. Wir treten für eine neue Donaubrücke ein, denn Linz braucht für die kommenden Generationen eine funktionsfähige Brücke, die allen Anforderungen entspricht: Eine Brücke insbesondere geeignet für den öffentlichen Verkehr, für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Grundsätzlich ist aber festzuhalten: Wir bedauern sehr, dass die alte Eisenbahnbrücke über Jahrzehnte vernachlässigt wurde und sich heute in einem sehr desolaten Zustand wiederfindet, sodass sie nicht mehr den Anforderungen des täglichen Verkehrs entspricht und auch nach einer Sanierung Sicherheitsrisiken birgt, was auch mehrere Gutachten zum Ausdruck bringen.“



BEZAHLTE ANZEIGE

Die Stadt zum Garten machen

Gemeinschaftsgärten, Obstbaumgärten und Fruchthecken in Parkanlagen sind Teil der neuen Linzer Gartenkultur

Linz zählt mit seinen 116 Park- und Grünanlagen mit einer Fläche von mehr als 453 Hektar sowie rund 555 Hektar Wald zu einer der grünen Städte Österreichs. Rund 110.000 Sommerblumen bringen Farbe ins Stadtbild. Eine Vielzahl an Blumenkisten sowie 64 Blumenampeln ergänzen das Stadtbild. Erstmals weisen heuer zwei bunt bepflanzte Blumenboote am Hauptplatz und vor dem Neuen Rathaus auf die Landesgartenschau Linz-Wilhering 2021 hin. Doch auch die Ideen des Urban Gardening sind in Linz auf fruchtbaren Boden gefallen. Neben einer Reihe von

privaten Initiativen gart in viele Linzerinnen und Linzer in Gemeinschaftsgärten der Stadt, wie im Donaugarten Alt-Urfahr, beim Seniorenzentrum Dauphinestraße und Dorbach-Auhof, beim Naturbunten Löwenfeldgarten, am Grünmarkt Urfahr und beim Neuen Rathaus. Am Bernaschekplatz zeigen Mangold, Zierkohl, Salat, Rote Rüben, Feuerbohnen und Porree wie dekorativ Gemüse sein kann.

vor allem bodenständige Obstsorten gepflanzt und so vor dem Aussterben bewahrt. „Die Früchte der Obstbaumgärten dürfen vor Ort gepflückt und gekostet werden. Damit wollen wir das Bewusstsein über die Geschmacksvielfalt alter Obstsorten stärken, da viele nur mehr die Einheitsorten aus dem Supermarkt kennen“, so Stadträtin Wegscheider.

Hecken, die schmecken

Mit der fruchtbaren Initiative „Hecken, die schmecken“ setzen die Stadtgärten erneut grüne Akzente. In vierzehn Linzer Parkanlagen werden Hecken gepflanzt. Himbeeren, Ribisel, Johannisbeeren, Stachelbeeren und Brombeeren laden die ParkbesucherInnen zum Naschen ein. „Mit unseren Initiativen „Hecken, die schmecken“, öffentlichen Obstbaumgärten und Gemeinschaftsgärten machen wir die Stadt ein Stück mehr zum Garten. Wir wollen, dass die Menschen ihre öffentlichen Grünflächen intensiver nutzen und auch die Früchte der Natur schmecken können“, so Grünreferentin Stadträtin Wegscheider.

Linzer Obstbaumgärten

Auf rund 22.000 Quadratmetern werden am Freinberg, im Hummelhofwald und drei Standorten in Urfahr seltene, alte und



Stadträtin Susanne Wegscheider beim bunten Gemüsebeet am Bernaschekplatz



1 SOGAR DER DENKMAL-SCHUTZ IST AUS SICHERHEITSGRÜNDEN FÜR ABRISS.

Die alte Eisenbahnbrücke kann nur mit sehr hohem Instandhaltungs- und Überwachungsaufwand für den Verkehr freigegeben werden. Bei starkem Wind muss sie gesperrt werden. Wer übernimmt die Verantwortung, wenn sie einstürzt?



2 DIE BRÜCKE HAT LEIDER DAS ENDE IHRER LEBENSDAUER ERREICHT.

Die Brücke stand wegen der Niet-technik unter Denkmalschutz. Diese Technik wurde vor 100 Jahren (!) vom Schweißen abgelöst. Die Brücke ist so stark vom Rost zersetzt, dass selbst bei einer Sanierung weniger als die Hälfte des Materials übrig bliebe.

Soll die alte Brücke um jeden Preis saniert werden? Oder überwiegen

Die große Brückenfrage: 6 wichtige Antworten

IN UMFRAGEN SCHNEIDET DER ENTWURF FÜR DIE NEUE DONAUBRÜCKE AUSGEZEICHNET AB. Bei einer Abstimmung der Oberösterreichischen Nachrichten sagten sogar 70 % „sehr gut“! Die Verbindung von Tradition und Moderne kommt bei der Bevölkerung einfach gut an. Dennoch bleibt die „Brückenfrage“ eine umstrittene.

Folgenreiche Entscheidungen sollen nicht aus dem Bauch heraus getroffen werden. Vor- und Nachteile müssen abgewogen werden. linzpanorama liefert 6 Antworten auf die „große Brückenfrage“:

1 | WARUM GIBT ES DIESE DISKUSSION ÜBERHAUPT?

Die alte Eisenbahnbrücke hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Darüber sind sich alle einig: Niemand kann sagen, wie lange sie noch befahrbar bleibt. Bei hohen Windgeschwindigkeiten muss sie bereits jetzt aus Sicherheitsgründen gesperrt werden.

3 | WÜRD EINE SANIERTE BRÜCKE DANN DIE ANFORDERUNGEN ERFÜLLEN?

Nein. Denn trotz Sanierung dürfte sie nicht mehr von PKWs und Bussen genutzt werden. An eine Straßenbahn ist ohnehin nicht zu denken. Es wäre also eine reine Rad- und Fußbrücke. Da kein Salz gestreut werden darf, müsste sie bei Minusgraden gesperrt werden.

5 | WAS KANN EINE NEUE BRÜCKE, DAS DIE ALTE NICHT KANN?

Ein Neubau schafft ausreichend Platz für alle VerkehrsteilnehmerInnen: eine optimale Lösung für die Straßenbahn, 2 Fahrspuren für PKWs und geräumige Wege für FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf beiden Seiten. Ein nettes Extra: kleine „Balkone“ mit Sitzgelegenheiten.

2 | IST DIE ALTE BRÜCKE SANIERBAR?

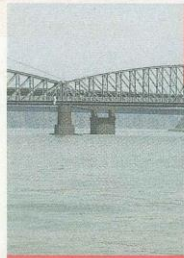
Ja, das geht. Dazu müsste sie zerlegt und in Einzelteilen an Land gebracht werden. Dort würde mehr als die Hälfte des Materials ausgetauscht, danach könnte sie über dem Wasser wieder zusammengebaut werden. Dauer der Sanierung: 3 Jahre.

4 | WIE SIEHT ES MIT EINER 2. BRÜCKE DANEBEN AUS?

Diese wäre für PKW, Busse und die geplante Straßenbahn auf jeden Fall notwendig. Diese „2-Brücken-Lösung“ ist aber um 40 Millionen Euro teurer als der Neubau. Fraglich ist, wie viel vom Charme der alten Brücke übrig bleibt, wenn direkt daneben eine mehrspurige Betonbrücke verläuft ...

6 | WIE SIEHT ES MIT SPERREN BEI NEUBAU ODER SANIERUNG AUS?

Das macht überraschend wenig Unterschied. Egal ob Sanierung oder Neubau: In beiden Fällen ist eine Querung der Donau an dieser Stelle für bis zu 3 Jahre nicht möglich. Das ist unerfreulich, aber ohne Alternative. Ein entsprechendes Verkehrskonzept soll Beeinträchtigungen minimieren.



3 EINE SANIERUNG WÄRE THEORETISCH MÖGLICH, IST ABER NICHT SINNVOLL.

Die sanierte Brücke könnte nur mehr von FußgängerInnen und RadfahrerInnen benutzt werden. Der Denkmalbeirat lehnt aus optischen Gründen aber eine Begleitbrücke für PKW, Busse und Straßenbahn direkt daneben ab. Teurer wäre diese Variante obendrein.



4 OHNE NEUBAU GIBT ES KEINE 2. STRASSENBAHN-ACHSE.

Eines ist klar: Die alte Brücke wird niemals „Straßenbahn-tauglich“. Sie ist nicht nur zu desolat, sondern auch zu schmal. Daher steht und fällt das Jahrhundertprojekt „Neue Schienenachse für Linz“ mit einer neuen Donauquerung.

doch die Vorteile eines Neubaus?



Der Rost hat der Eisenbahnbrücke schwer zugesetzt. Bei einer Sanierung müsste die Hälfte des Materials ausgetauscht und direkt dahinter eine unschöne Begleitbrücke errichtet werden.



Wussten Sie, dass 70 % der LinzerInnen die neue Brücke sehr gut gefällt?*

* Umfrage auf nachrichten.at vom 18.9.2014 Ihre Linzpartei

„Die neue Brücke passt gut zu unserer Stadt. Sie ist modern und erinnert doch an die alte Brücke. Vor allem aber stellt sie eine Verbesserung für alle VerkehrsteilnehmerInnen dar.“

Karin Hörzing | Vizebürgermeisterin





1 SOGAR DER DENKMAL-SCHUTZ IST AUS SICHERHEITSGRÜNDEN FÜR ABRISS

Die alte Eisenbahnbrücke kann nur mit sehr hohem Instandhaltungs- und Überwachungsaufwand für den Verkehr freigegeben werden. Bei starkem Wind muss sie gesperrt werden. Wer übernimmt die Verantwortung, wenn sie einstürzt?



2 DIE BRÜCKE HAT LEIDER DAS ENDE IHRER LEBENSDAUER ERREICHT

Die Brücke stand wegen der Niet-technik unter Denkmalschutz. Diese Technik wurde vor 100 Jahren (!) vom Schweißen abgelöst. Die Brücke ist so stark vom Rost zersetzt, dass selbst bei einer Sanierung weniger als die Hälfte des Materials übrig bliebe.

Soll die alte Brücke um jeden Preis saniert werden? Oder überwiegen

Die große Brückenfrage: 6 wichtige Antworten

IN UMFRAGEN SCHNEIDET DER ENTWURF FÜR DIE NEUE DONAUBRÜCKE AUSGEZEICHNET AB. Bei einer Abstimmung der Oberösterreichischen Nachrichten sagten sogar 70 % „sehr gut“! Die Verbindung von Tradition und Moderne kommt bei der Bevölkerung einfach gut an. Dennoch bleibt die „Brückenfrage“ eine umstrittene.

Folgenreiche Entscheidungen sollen nicht aus dem Bauch heraus getroffen werden. Vor- und Nachteile müssen abgewogen werden. urfahrpanorama liefert 6 Antworten auf die „große Brückenfrage“:

1 | WARUM GIBT ES DIESE DISKUSSION ÜBERHAUPT?

Die alte Eisenbahnbrücke hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Darüber sind sich alle einig: Niemand kann sagen, wie lange sie noch befahrbar bleibt. Bei hohen Windgeschwindigkeiten muss sie bereits jetzt aus Sicherheitsgründen gesperrt werden.

2 | IST DIE ALTE BRÜCKE SANIERBAR?

Ja, das geht. Dazu müsste sie zerlegt und in Einzelteilen an Land gebracht werden. Dort würde mehr als die Hälfte des Materials ausgetauscht, danach könnte sie über dem Wasser wieder zusammengebaut werden. Dauer der Sanierung: 3 Jahre.

3 | WÜRD EINE SANIERTE BRÜCKE DANN DIE ANFORDERUNGEN ERFÜLLEN?

Nein. Denn trotz Sanierung dürfte sie nicht mehr von PKWs und Bussen genutzt werden. An eine Straßenbahn ist ohnehin nicht zu denken. Es wäre also eine reine Rad- und Fußbrücke. Da kein Salz gestreut werden darf, müsste sie bei Minusgraden gesperrt werden.

4 | WIE SIEHT ES MIT EINER 2. BRÜCKE DANEBEN AUS?

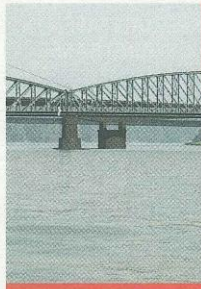
Diese wäre für PKW, Busse und die geplante Straßenbahn auf jeden Fall notwendig. Diese „2-Brücken-Lösung“ ist aber um 40 Millionen Euro teurer als der Neubau. Fraglich ist, wie viel vom Charme der alten Brücke übrig bleibt, wenn direkt daneben eine mehrspurige Betonbrücke verläuft ...

5 | WAS KANN EINE NEUE BRÜCKE, DAS DIE ALTE NICHT KANN?

Ein Neubau schafft ausreichend Platz für alle VerkehrsteilnehmerInnen: eine optimale Lösung für die Straßenbahn, zwei Fahrspuren für PKWs und geräumige Wege für FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf beiden Seiten. Ein nettes Extra: kleine „Balkone“ mit Sitzgelegenheiten.

6 | WIE SIEHT ES MIT SPERREN BEI NEUBAU ODER SANIERUNG AUS?

Das macht überraschend wenig Unterschied. Egal ob Sanierung oder Neubau: In beiden Fällen ist eine Querung der Donau an dieser Stelle für bis zu 3 Jahre nicht möglich. Das ist unerfreulich, aber ohne Alternative. Ein entsprechendes Verkehrskonzept soll Beeinträchtigungen minimieren.



3 EINE SANIERUNG WÄRE THEORETISCH MÖGLICH, IST ABER NICHT SINNVOLL

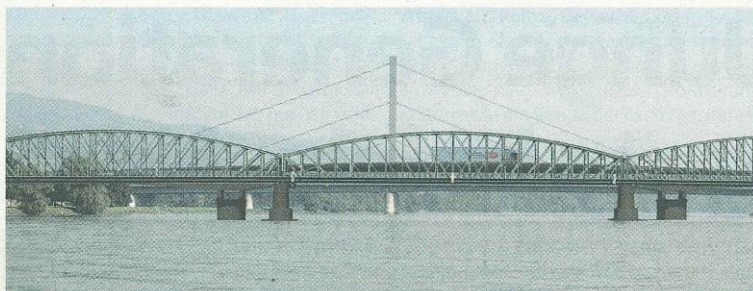
Die sanierte Brücke könnte nur mehr von FußgängerInnen und RadfahrerInnen benutzt werden. Der Denkmalbeirat lehnt aus optischen Gründen aber eine Begleitbrücke für PKW, Busse und Straßenbahn direkt daneben ab. Teurer wäre diese Variante obendrein.



4 OHNE NEUBAU GIBT ES KEINE 2. STRASSENBAHN-ACHSE

Eines ist klar: Die alte Brücke wird niemals „Straßenbahn-tauglich“. Sie ist nicht nur zu desolat, sondern auch zu schmal. Daher steht und fällt das Jahrhundertprojekt „Neue Schienenachse für Linz“ mit einer neuen Donauquerung.

doch die Vorteile eines Neubaus?



Der Rost hat der Eisenbahnbrücke schwer zugesetzt. Bei einer Sanierung müsste die Hälfte des Materials ausgetauscht und direkt dahinter eine unschöne Begleitbrücke errichtet werden.



Wussten Sie, dass 70 % der LinzerInnen die neue Brücke sehr gut gefällt?
* Umfrage auf nachrichten.at vom 18.9.2014 Ihre Linzpartei

„Die neue Brücke passt gut zu unserer Stadt. Sie ist modern und erinnert doch an die alte Brücke. Vor allem aber stellt sie eine Verbesserung für alle VerkehrsteilnehmerInnen dar.“

Karin Hörzing | Vizebürgermeisterin, SPÖ



Julia Röper-Kelmayr
Landtagsabgeordnete
und Gesundheits-
sprecherin der SPÖ

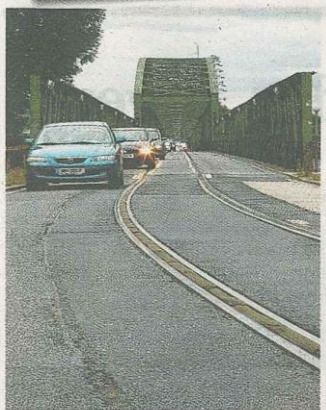


FAMILIENKARTE AUCH FÜR GROSSELTERN

Wann immer jemand zur Betreuung von Kindern gebraucht wird, sind es oft die Großeltern, die gerne auch kurzfristig einspringen und mit den Enkelkindern etwas unternehmen. Die Oö. Familienkarte bringt oberösterreichischen Familien mit Kindern bei 1.700 Partnerbetrieben Preisnachlässe von bis zu 50 Prozent. Sie konnte von Großeltern bisher aber nicht genutzt werden, denn nur die Eltern bekamen gemeinsam mit den Kindern die Rabatte.

Der Zusammenhalt der Generationen ist der SPÖ ein großes Anliegen. Wir forderten daher, dass die Angebote der Oö. Familienkarte auch auf Großeltern mit Enkelkindern ausgeweitet wird. Durch unseren Antrag wollten wir bewusst generationenübergreifende Aktivitäten anregen.

ÖVP-Familienreferent LH-Stv. Hiesl hat auf unseren Druck hin reagiert und den Oma&Opa-Bonus geschaffen, womit derzeit 800 Familienkarten-Angebote auch von Großeltern mit den Enkeln genutzt werden können. Das ist ein Anfang, aber das Bessere ist bekanntlich der Feind des Guten. Unser Ziel bleibt aufrecht, der Oma&Opa-Bonus soll für alle Familienkarten-Angebote gelten!



Thema Brückenzukunft

Foto: vowe

EISENBAHNBRÜCKE Diskussionen um Sanierung

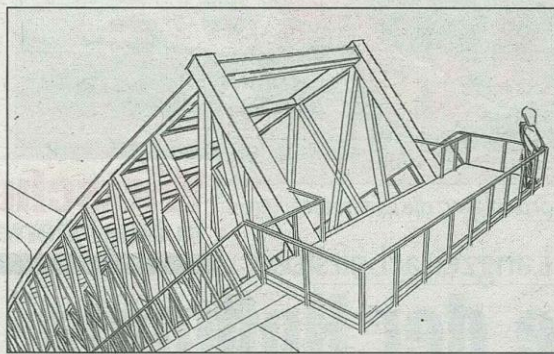
LINZ. Am 27. September stimmen die Linzer bekanntlich im Rahmen einer Volksbefragung über die Zukunft der baufälligen Linzer Eisenbahnbrücke ab. Schon jetzt wird weiter über mögliche Kosten und den Aufwand einer Sanierung der Brücke diskutiert. Ein Gutachten des Zivilingenieurs Johann Stranzinger besagt nun, dass die Brücke nicht bei laufendem Verkehr saniert werden könne. Die Schäden der Brücke seien dafür zu groß. Die Segmente der Brücke müssten demnach einzeln ans Ufer gebracht und dort saniert werden. Kritik daran kommt von Erhard Kargel, Sprecher der Vereinigung „Eisenbahnbrücke retten“: „Die Ergebnisse sind an den Haaren herbeigezogen.“ Man werde demnächst eigene Zahlen und Ergebnisse präsentieren.

Die zuständige Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SP) bezweifelt, wie Stranzinger auch, dass die Brücke bis zu diesem Zeitpunkt für den Verkehr benutzbar bleiben werde. Wie lange die Eisenbahnbrücke, die laufend überprüft wird, genau noch überquert werden darf, ist unklar. Laut Angaben der Stadt käme eine neue Brücke auf 60 Millionen Euro, die Sanierung der Eisenbahnbrücke sowie dem Bau einer neuen Brücke daneben auf etwa 100 Millionen Euro. ■

Linz AG unterstützt Projekt einer Plattform:

Alternative für Eisenbahnbrücke

Was passiert mit der Eisenbahnbrücke, wenn sie abgerissen und durch eine neue ersetzt wird? Darüber macht sich die Plattform „Brücke für Linz“ Gedanken, die einen Umnutzungswettbewerb startet und auch Unterstützung von der Linz AG bekommt. Angedacht ist, zumindest Teile des alten Übergangs kreativ an einem anderen Ort weiterzunutzen.



◀ Oben soll dann von einer Plattform aus ein Aussichtsplatz entstehen.

Der rote Vordenker Thomas Gegenhuber initiierte den Bewerb. ▶



Fotos: Pressfoto Final, „Krone“ (3)

Viele Alternativen, falls der alte Übergang abgerissen wird:

Initiative sammelte erste Ideen für Nutzung der Eisenbahnbrücke

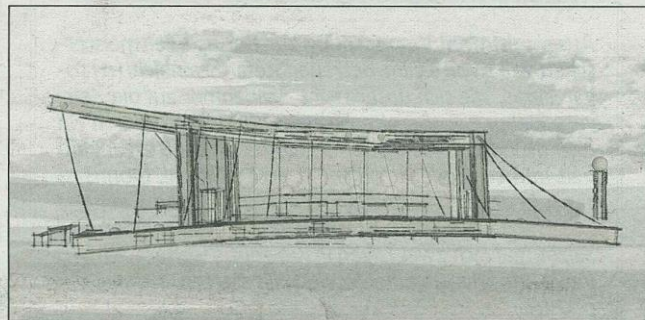
Hat die Eisenbahnbrücke überhaupt noch eine Zukunft? Diese Frage kann jetzt klar mit „Ja“ beantwortet werden. Denn auch wenn das eiserne Denkmal einem kompletten Neubau weichen muss, lebt die Brücke weiter. In welcher Form das möglich sein kann, wird derzeit auf einer Internet-Plattform ganz eifrig diskutiert.

Die Initiative „Brücke für Linz“ hat ein großes Ziel: Die 116 Jahre alte Eisenbahnbrücke soll entfernt werden und einem modernen Übergang für die zweite Tramachse, den öffentlichen Bus-Verkehr sowie den Individualverkehr Platz machen. Nostalgiker und die Plattform „Eisenbahnbrücke retten“ wollen das Denkmal, das laut Denkmalschützern eigentlich gar keines mehr ist, aber erhalten – und genau da setzt die Initiative rund um den roten Vordenker Thomas Gegenhuber an.

Auf einer eigenen Internetplattform – zu finden un-

ter upcycle-the-bridge.jovoto.com – werden derzeit acht Ideen diskutiert. Wobei zwei sofort ins Auge stechen: Das Projekt Donautreppe sieht

ein Konstrukt aus Teilen der alten Brücke vor, das zu einer Aussichtsplattform führt. Interessant ist aber auch „the glacier house“. Hier bilden Teile der Brücke das Gerüst für ein kleines Glasgebäude, das an einen gastronomischen Betrieb erinnert. Übrigens: Der Gewinner des Ideenwettbewerbs erhält 10.000 €.



Teile der Brücke als Gerüst für einen gläsernen Gastro-Betrieb

Ende August wird neues Gutachten zum

Total-Sperre der

Die Zukunft der 116 Jahre alten Linzer Eisenbahnbrücke könnte früher als geplant entschieden sein: Ende August wird ein Gutachten präsentiert, ob oder wie lange der Donau-Übergang noch befahren werden kann. Und heute präsentieren die LinzLinien ihre Notfallpläne, falls die Brücke plötzlich gesperrt werden muss.

Die Linzer Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SPÖ) bestätigt im Gespräch mit der „Krone“, dass bald ein neues Gutachten über den Zustand der Brücke vor-

liegen werde. Dieses gaben mit den ÖBB die Noch-Eigentümer in Auftrag. Mitte Dezember geht der Übergang ja in den Besitz der städtischen Linz AG über.

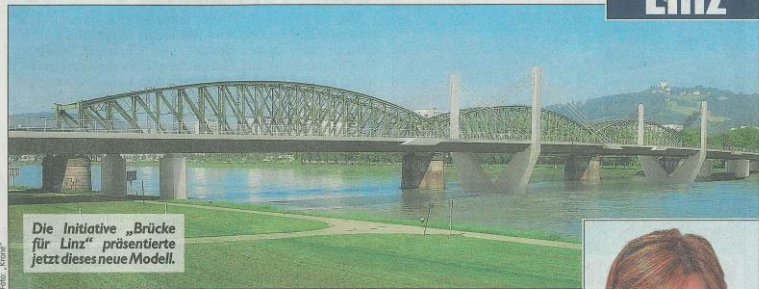
„Wir schauen uns alle Szenarien an, was passieren könnte. Immerhin wollen wir nicht sehenden Auges in etwas hineinlaufen“, spricht Hörzing von einer neuen Gefahr: Unterhalb der Brücke seien Fußgänger und Radfahrer gefährdet, wenn Teile der Konstruktion herunterfallen. „So etwas kann

” Ende August wird es ein neues Gutachten über den aktuellen Zustand der Eisenbahnbrücke geben.

Vizebürgermeisterin Karin Hörzing, SPÖ

Zustand des Übergangs präsentiert ► Die Linz AG ist skeptisch:

alten Brücke steht bevor!



Die Initiative „Brücke für Linz“ präsentierte jetzt dieses neue Modell.

man nie ausschließen“, sagt die Vizebürgermeisterin, die von einer drohenden Sperre aber nichts weiß. „Man muss sich ansehen, was in dem Gutachten steht.“

Skeptisch, dass dieses positiv ausfallen wird, dürfte man allerdings bei der Linz AG sein: Vorstandsdirektorin Jutta Rinner und LinzLi-

nien-Geschäftsführer Albert Waldhör werden die Öffentlichkeit heute, Dienstag, über Ersatzmaßnahmen bei einer Sperre der Eisenbahnbrücke informieren – just zu einem Zeitpunkt, wo es noch keine politische Entscheidung über eine Sperre gibt.

Die Initiative „Brücke für Linz“ um den Linzer Archi-

itekten Erhard Kargel gibt unterdessen nicht auf und präsentierte jetzt ein neues Modell einer „Zwei-Brücken-Lösung“. Eine Sanierung der grünen Brücke und ein daneben entstehender Neubau komme billiger als ein Abriss und kompletter Neubau, lautet das Argument für den Weiterbestand.



Linz-Vize Karin Hörzing (SPÖ)

Foto: Markus Wenzel

Kostenvorteile für die neue Zweibrücken-Lösung

Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“ präsentierte neues Konzept
Baier: Bin überzeugt, dass Wahrzeichen erhalten bleibt

LINZ – Seit langem wird heftig darüber diskutiert, ob die Linzer Eisenbahnbrücke abgerissen oder saniert werden soll. Gemeinsam mit der Facebook-Initiative „Eisenbahnbrücke Retten!“ kämpfen ÖVP, FPÖ und Neos um den Erhalt eines der wichtigsten Wahrzeichen der Landeshauptstadt. Am 27. September werden die Linzer über Sanierung oder Abriss dieser Donauquerung entscheiden.

Im Vorfeld der Volksbefragung präsentierte gestern die Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“ ihre Argumente für die Sanierung der Eisenbahnbrücke samt Bau einer Begleitbrücke. „Die Vorteile der Zweibrücken-Lösung sind, dass die neue Brücke ungehindert gebaut werden kann, während der Straßenverkehr in der jetzigen Form fortgeführt werden kann. Nach der Fertigstellung

wird der gesamte Verkehr auf die neue Brücke geleitet und die Eisenbahnbrücke anschließend saniert. Somit entstehen auch keine zusätzlichen Staukosten“, erläuterte Erhard Kargl, Sprecher der Plattform.

Keine Einschränkungen für Verkehrsteilnehmer

Die neue Brücke wird ebenfalls einen Geh- und Radweg in der selben Breite wie jene der Eisenbahnbrücke haben, damit bei der Sanierung oder bei einer Sperre der Eisenbahnbrücke der Fußgänger- und Fahrradverkehr nicht eingeschränkt wird. „Auch die Bedingungen für die Schifffahrt werden erfüllt. Außerdem ist die Zweibrücken-Lösung wirtschaftlich sinnvoll“, bestätigte ÖVP-Stadtparteiobmann Vbgm. Bernhard Baier.

Konkret würde laut Plattform die Sanierung der Eisenbahnbrücke 22 Mio. Euro ausmachen. Aufgrund der wesentlich wirtschaftlicheren Herstellung als beim Wettbewerbsentwurf kostet die neue Brücke anstatt 60 Mio. lediglich 38 Mio. Euro. Die Gesamtkosten betragen somit zwar wieder 60 Mio. Euro, allerdings fielen 20 Mio. Euro an Staukosten weg, womit die Zweibrücken-Lösung im Endeffekt billiger sei als die Einbrücken-Lösung.

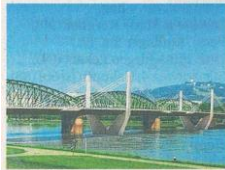
Die Linz Linien werden heute in einer Pressekonferenz über Ersatzmaßnahmen bei einer Sperre der Eisenbahnbrücke berichten.



So könnte die Zweibrücken-Lösung aussehen. Die neue Begleitbrücke sollte dezent gehalten werden, damit die Eisenbahnbrücke auch von dieser Seite gut sichtbar ist. Grafik: Brückenretter

2-Brücken-Lösung: Linzer Initiative stellt Modell vor

LINZ. Eine oder zwei Brücken, das ist in Linz die Frage. Nach der überparteilichen Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“ ist die 2-Brücken-Lösung klar zu bevorzugen. Ein entsprechendes Modell wurde gestern präsentiert. Der Vorteil: Der Neubau und die danach erfolgende Sanierung der Eisenbahnbrücke für Fußgänger und Radfahrer vermeide ein Stauchoas und sei nicht teurer als Abriss und Neubau der Eisenbahnbrücke. Am 27. September wird die Linzer Bevölkerung in einer Volksbefragung darüber entscheiden. Mehr dazu auf www.nachrichten.at/linz



So könnte die Brückenzulösung aussehen.

Der „Fall Eisenbahnbrücke“: Modell für 2-Brücken-Lösung liegt auf dem Tisch

„Brückenretter“ stellten konkreten Plan vor – Kein Verkehrschaos, keine höheren Kosten

LINZ. Frischer Wind in der seit Monaten laufenden Diskussion um die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke: Die überparteiliche Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“ präsentierte gestern ein konkretes Modell für die von ihr bevorzugte Zwei-Brücken-Lösung.

„Alles spricht dafür“, sagte Erhard Kargel, Sprecher der Vereinigung. Kein Verkehrschaos während der Bauarbeiten, keine höheren Kosten als bei Abriss- und Neubau-Variante sowie städtebauliche

Akzente für die Zukunft. Denn als reine Fußgänger- und Radfahrbrücke könnte sich die sanierte Eisenbahnbrücke zur „Flaniermeile“ entwickeln, ohne dem Straßenverkehr in die Quere zu kommen.

Der Entwurf der neuen Brücke unmittelbar neben der bestehenden ist von Harmonie getragen, wie es Kargel formulierte. Dies würde durch ein schlankes Tragwerk erreicht. Zur optischen Komponente kommt die finanzielle. Laut Grobkostenschätzung der

Firma Oberhofer Stahlbau würde eine Sanierung der Eisenbahnbrücke für eine Nutzung nur von Fußgängern und Radfahrern 22 Millionen Euro kosten. Die neue Brücke wäre mit 38 Millionen Euro deutlich günstiger als der Wettbewerbentwurf, was sich auch aus der geringeren Brückenbreite (19,44 statt 30,73 Meter) ergibt.

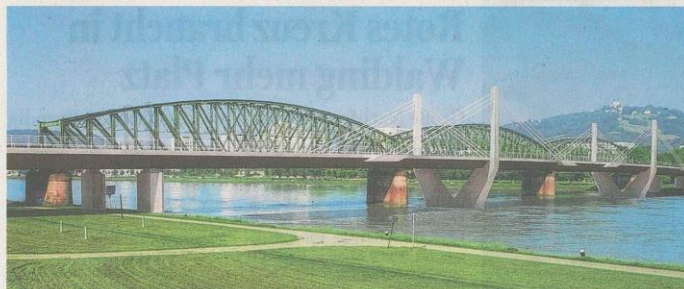
Würde man aber die volkswirtschaftlichen Kosten aus der Stauminderung einrechnen, wäre dieses Modell sogar deutlich billiger

als die Ein-Brücken-Variante, für die SP und Grüne sind.

Für Vizebürgermeister Bernhard Baier (VP) ist damit erwiesen, dass es „technisch machbar und wirtschaftlich sinnvoll“ ist, das Wahrzeichen zu retten und daneben eine neue Brücke zu bauen. Stadtrat Detlef Wimmer (FP) sprach angesichts des vorliegenden Projektes von der Wichtigkeit der Volksbefragung am 27. September und hofft, dass die Chance, „zwei Brücken zum Preis von einer“ zu bekommen, von den Bürgern genutzt werde.

„Visionen zuzulassen“, ist für Neos-Sprecher Lorenz Potocnik die wichtigste Erkenntnis aus dem Modell, das die historische Chance bietet, endlich einen eigenen Donauübergang für Radfahrer zu schaffen.

Dass im Fall einer Zustimmung zum Erhalt der Eisenbahnbrücke in der Volksbefragung die bis 2020 geplante Realisierung nicht zu halten sei, glauben die in der Plattform Aktiven nicht. Ein neu auszuschreibender Wettbewerb müsste in rund neun Monaten machbar sein. Somit gebe es keine Verzögerung. (rgr)



Warum soll Alt nicht mit Neu harmonieren? Das Modell der 2-Brücken-Lösung könnte so aussehen wie diese Projektansicht.

Kommentar

Von
Reinhold Gruber



Entweder oder

Am 27. September wird die Linzer Bevölkerung in einer Volksbefragung darüber entscheiden, was mit der Eisenbahnbrücke passieren wird. Wird sie abgerissen und durch eine neue Brücke ersetzt, wie es die regierende SP und die Grünen wollen? Oder wird sie erhalten, am besten mit einer neuen Brücke daneben, was die Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“ fordert, in der VP, FP und Neos aktiv sind?

Der Brückendiskussion in Linz fehlt die Sachlichkeit

Als Bürger aktiv mitentscheiden zu können, ist eine Chance, die sich niemand entgehen lassen sollte. Dafür wäre es allerdings notwendig, alle Standpunkte sachlich gegenüberstellen zu können. Doch für Sachlichkeit war in der politischen Debatte um die Zukunft der Eisenbahnbrücke in Linz bislang so gut wie kein Platz. Dass sich daran nun noch etwas ändern könnte, glauben nicht einmal die größten Optimisten.

Dabei ist die Eisenbahnbrücke an sich als Thema emotional genug. Sie gehört für viele zu ihrer Lebensgeschichte dazu. Sie einfach abzureißen, wäre für sie wie der Verlust eines Stücks Identität. Das kann man verstehen oder belächeln. Es ändert aber nichts daran, dass es der Linzer Stadtpolitik nicht gelungen ist, in all den Jahren eine sachliche Diskussion der Argumente zu führen und in eine Entscheidung münden zu lassen. So wird es am 27. September wohl nur um eines gehen: Wer gewinnt und wer verliert politisch – und das ist in Wahrheit traurig.

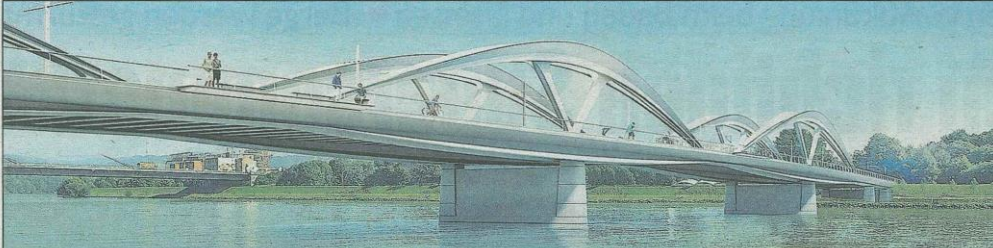
r.gruber@nachrichten.at

Zahl des Tages

4,33

Meter beträgt die Entfernung zwischen der Eisenbahnbrücke und der neuen Brücke, wenn es nach dem Modell der Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“ geht. Diese neue Brücke sei aus Rücksicht auf das Denkmal der Technik und Architektur sehr zurückhaltend gestaltet.

Fotos: remi.levre, „Krone“



Der SPÖ-Plan: Die Eisenbahnbrücke muss einem modernen Übergang weichen.

Was für den Plan der Stadt spricht

Linz soll moderner werden – eine neue Brücke ist ein Schritt in die diese Richtung. Nur eine neue Brücke bietet eine einheitliche Lösung für alle Verkehrsteilnehmer. Die Stadt braucht einen eigenen Donau-Übergang, der ihr gehört. Mit einem Neubau hat man das Brückenproblem auf Jahre gelöst.

Warum die Pläne der Stadt scheitern könnten

Linz ohne Eisenbahnbrücke ist fast wie Paris ohne Eiffelturm – nahezu unvorstellbar. So denken auch viele Linzer, die eigentlich mit der SP sympathisieren – deshalb wird die Abstimmung im September eine enge Kiste. Auch wenn die Roten es nicht wahrhaben wollen.

Knapp 140.000 Wahlberechtigte entscheiden in 45 Tagen die

Wie denkt Linz über die

In exakt 45 Tagen entscheiden knapp 140.000 Linzer, wie es in ihrer Stadt politisch weitergehen soll! Bleibt die Landeshauptstadt eine unangefochtene Bastion der Roten – oder kommen den Sozialdemokraten auch hier die Freiheitlichen gefährlich nahe? Fast so spannend wie diese Frage wird auch die Entscheidung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke sein. Interessant ist daher jetzt schon: Wie denkt Linz darüber?

Der Plan von ÖVP, FPÖ und Neos: Neben der alten Brücke entsteht eine neue.



Warum ein Abriss nicht zu verhindern sein wird

Die Brücke ist einfach am Ende ihrer Lebensdauer – ein Neubau ist auf lange Sicht gesehen die günstigere Variante. Außerdem entspricht die alte Eisenbahnbrücke nicht mehr den verkehrstechnischen Anforderungen, ist etwa für gleichzeitigen Bus- und Autoverkehr zu schmal.

Warum Linz zwei

Brücken braucht

Die Stadt braucht die zweite Schienenachse – dafür ist die Brücke unbedingt notwendig. Aber auch der Öffi- und Individualverkehr braucht an dieser Stelle unbedingt eine Donauquerung – deshalb ist, bei Erhalt der alten Eisenbahnbrücke, eine zweite Brücke unumgänglich. Zumal der Verkehr in Zukunft zunimmt.



Zukunft eines Denkmals ► Die „ÖÖ-Krone“ fragt schon jetzt:

alte Eisenbahnbrücke?

Fast keine Woche vergeht ohne neue Gutachten und Stellungnahmen, die sich mit dem Zustand der Linzer Eisenbahnbrücke beschäftigen. Der SPÖ kann es nicht schnell genug gehen, das 116 Jahre alte und teils schon sehr stark verrostete Bauwerk abzureißen und Platz für eine komplett neue Brücke zu schaffen. Dem gegenüber steht aber eine überparteiliche Plattform, bestehend aus ÖVP, FPÖ, Neos und dem Architekten und Brückenbauer Erhard Kargel, die einen Abriss unbedingt verhindern will. Ihr



Plan: Die Eisenbahnbrücke soll – so wie sie ist – erhalten bleiben, direkt daneben soll ein neuer Übergang für den Auto- und Busverkehr sowie für die zweite Straßenbahn-

achse geschaffen werden. Wobei: Der eiserne Koloss würde dann aber nur noch Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung stehen.

Welches Vorhaben mehr kostet, ist derzeit Gegenstand politischer Diskussionen – wobei auch hier die genannten Summen weit auseinander gehen. Klar ist: Sowohl das „Zwei-Brücken-Modell“ der Initiative „Eisenbahnbrücke retten“ als auch ein Abriss samt komplettem Neubau, der von der Plattform „Brücke für Linz“ angestrebt wird, wird viele Millionen Euro kosten.

Die „Krone“ will wissen: Wie denken Sie darüber?

Am Wahltag im Herbst wird entschieden, wer die besseren Argumente hat – die „ÖÖ-Krone“ will hingegen schon jetzt wissen, wie die Linzer darüber denken. Sind Sie für einen Abriss und einen Neubau – oder wollen Sie, dass der Stadt dieses Monument der Brückenbaukunst erhalten bleibt und daneben ein neuer Donauübergang entsteht?

Schreiben Sie uns: „ÖÖ-Krone“, Khevenhüllerstraße 31, 4020 Linz. Per Mail: ooe.regional@kronenzeitung.at.

ooe.regional@kronenzeitung.at

ÖVP: Linz AG betreibt Panikmache

Baier kritisiert geplante Maßnahmen im Falle einer Sperre der Eisenbahnbrücke

LINZ - Der Linzer ÖVP-Obmann Vizebürgermeister Bernhard Baier kritisierte den gestrigen Presseauftritt von Linz-AG-Vorstandsdirktorin Jutta Rinner und Linz-Linien-Geschäftsführer Albert Waldhör mit folgenden Worten: „Fragwürdige Darstellungen ohne Neuigkeitswert, die den Verdacht aufkommen lassen, dass hier politische Stimmungsmache betrieben werden soll. Immer dann, wenn der Linzer SPÖ die Argumente ausgehen, wird das Schreckge-

spenst einer Sperre der Eisenbahnbrücke ausgepackt.“ Die Linz Linien präsentierten bei der Pressekonferenz ihre Idee im Falle des Entscheides der Einbrücken-Lösung und einer daraus folgenden Sperrung der Eisenbahnbrücke. Die Umleitung der Buslinien 12 und 25, sowie die Errichtung einer Umkehrschleife in Urfahr sollten laut Waldhör bald realisiert werden. Diese Manöver seien durchsichtig und unseriös, so Baier. Durch die von der ÖVP unterstützte

Zweibrücken-Lösung würde der Verkehr nie umgeleitet werden müssen, für Radfahrer und Fußgänger gäbe es auch Lösungen zur Flussquerung und die Linz Linien bräuchten keine Fahrstreckenänderung vorzunehmen. Daraus resultierende Zusatzleistungen und Kosten für den Abriss der Brücke wären auch außerhalb des Gesprächsstoffes. Bernhard Baier fordert nun ein Ende der Panikmache vor der bevorstehenden Volksbefragung im September.

Linz Linien würden einer neuen Eisenbahnbrücke den Vorzug geben

Verkehrsunternehmen warten mit Planungen für zweite Schienenachse auf Volksentscheid

LINZ. Wie geht es mit der Linzer Eisenbahnbrücke weiter? Diese Frage ist auch für die Linz AG von großer Bedeutung. Denn in der Planung der zweiten Schienenachse ist die Donauquerung essentiell, wie Vorstandsdirektorin Jutta Rinner gestern sagte. Diese Planungen seien vorerst gestoppt. Derzeit werde die Vergabe der begleitenden Kontrolle des beschlossenen Großprojektes abgewickelt. „Wir müssen die Wahlen und die Entscheidung der Volksbefragung abwarten“, sagte Rinner.

Erst nach dem 27. September wird klar sein, ob sich die Linzer Bevölkerung für den kompletten Neubau der Brücke oder die sogenannte Zwei-Brücken-Lösung entscheidet. Die entsprechende weitere Planung der zweiten Schienenachse hängt damit stark von dieser Entscheidung ab.

Bekenntnis zu neuer Brücke

Albert Waldhör, Geschäftsführer der Linz Linien, ließ auf Nachfrage keinen Zweifel daran, dass er die Ein-Brücken-Variante für zielführender halte. „Da es bereits einen Wettbewerb und ein Siegerprojekt gibt, könnten wir auf einer bestehenden Planung aufsetzen. Es ist an der Zeit, dass wir mit der zweiten Schienenachse in die Umsetzungsphase kommen, um das Ziel, 2020 in Betrieb zu gehen, halten zu können.“

Sollte sich die Bevölkerung anders entscheiden, dann würde es zu einer Zeitverzögerung von mindestens einem Jahr kommen, weil ein neuer Wettbewerb ausge-



Die Linz Linien würden die Ein-Brücken-Lösung bevorzugen. (remi.lievre, privat)

schrieben werden müsste, waren sich Waldhör und Rinner einig. Auf diese Entscheidung hätte das Unternehmen keinen Einfluss.

Unabhängig davon laufen in der Linz AG die „Vorsorgemaßnahmen“ für den Fall, dass die Eisenbahnbrücke infolge der Bauarbeiten nicht für den Verkehr zur Ver-

fügung steht, auf Hochtouren. Bei einer Sperre der Brücke seien die Buslinien 12 und 25 mit insgesamt rund 11,1 Millionen Fahrgästen jährlich betroffen. Die Buslinien werden dann über die Mühlkreisautobahn umgeleitet, wobei zwei zusätzliche Busse garantieren sollen, dass die Fahrzeiten eingehal-

Es ist an der Zeit, dass wir mit der zweiten Schienenachse in die Umsetzungsphase kommen, um das Ziel, 2020 in Betrieb zu

gehen, halten zu können.“

Albert Waldhör, Geschäftsführer der Linz Linien

ten werden. Der 15-Minuten-Takt bliebe aufrecht, so Waldhör.

Da im Fall der Brückensperre täglich ein Zuwachs von bis zu 3000 Fahrgästen mehr auf den Straßenbahnlinien 1 und 2 prognostiziert wird, ist die Errichtung einer Umkehrschleife für die Straßenbahn im Bereich der Ferienerstraße und Linken Brückenstraße notwendig. Diese Maßnahme koste 1,3 Mio. Euro und könne ab März 2016 realisiert werden.

Brücke bleibt Politikum

Die Umleitungen und die daraus resultierenden Zusatzkosten wären nicht notwendig, wenn die von der Plattform zur Rettung der Eisenbahnbrücke am Montag präsentierte Zwei-Brücken-Variante umgesetzt würde, kritisierte der Linzer VP-Obmann Bernhard Baier. Die „Plattform Brücke für Linz“ hatte zuvor die „Brückenretter“-Idee als nett, aber nicht überprüfbar bezeichnet.

(rgr)

Kommentar

Von
Reinhold Gruber



Zufälligkeiten

Es ist schon eine auffällige Häufung der Zufälle, die seit Anfang dieser Woche in Linz zu beobachten ist. Da präsentiert die Plattform zur Rettung der Linzer Eisenbahnbrücke erstmals einen konkreteren Plan für die Zwei-Brücken-Variante samt durchaus charmant anmutender Zukunft des Technik-Denkmals nur für

Die Suche nach der neuen Sachlichkeit geht weiter

Radfahrer und Fußgänger und muss zusehen, wie darüber nicht einmal diskutiert wird. Nette Idee, aber technisch und wirtschaftlich nicht überprüfbar, hieß es seitens der „Plattform Brücke für Linz“. Klingt so wie: Geht nicht, brauchen wir nicht.

Dass am Tag danach die Linz AG ihren Vorsorgeplan präsentierte, wie sie den öffentlichen Verkehr im Fall einer Brückensperre am Laufen halten will, dürfte auch kein Zufall sein. Der prompt von VP-Obmann Baier geäußerte Verdacht, dass die SP die Linz AG vor den politischen Karren spannt, scheint nicht völlig absurd.

Auffällig ist letztlich, wie zufällig die Linz SP offiziell in dieser Frage schweigt. Einer endlich sachlichen Diskussion in der Brückenfrage, wie sie an dieser Stelle gestern eingefordert wurde, ist gestern niemand einen Schritt näher gekommen. Am wenigsten die SP, die über die Verkehrsreferentin im Kleinformal wieder das Gespenst der Sperre der Eisenbahnbrücke malte. Schade drum.

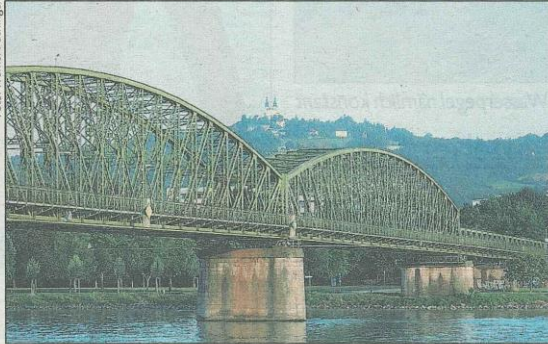
r.gruber@nachrichten.at

Von „Manchmal muss man sich von Altem trennen“ zu „Alte

Brücken-Frage spaltet

Unentbehrliches Wahrzeichen versus Sicherheit und Moderne: Die Volksabstimmung zur Zukunft der Eisenbahnbrücke am 27. September dürfte ziemlich spannend werden, denn erste Rückmeldungen der „Krone“-Leser zeigen: Die Linzer sind sich hinsichtlich Abriss und Neubau oder Erhalt plus Zweitbrücke gar nicht einig!

Foto: Werner Pichinger



Die Eisenbahnbrücke hat so viele eingefleischte Fans wie Gegner.

Seit die „Krone“ am Mittwoch zur Brücken-Umfrage aufgerufen hat, geht unser Posteingang über vor Nachrichten von Lesern. Wobei sich Brücken-Fans und Abriss-Befürworter derzeit die Waage halten! Leondings Alt-Bürgermeister Herbert Sperl schreibt etwa: „Eine Sanierung für den Fuß- und Radverkehr ist kostenmäßig sicher vertretbar. Die alte Brücke könnte durch dazugebaute Auskragungen für Schanigärten samt Lokalen zu einer neuen lebendigen Verbindungsachse gestaltet werden. Linz wäre um eine Attraktion an der Donau reicher.“ Hermine Mörtenböck pflichtet bei: „Ich bin für den Erhalt. Viele Städte sind berühmt für ihre alten Bauwerke – nur bei uns ist ein Er-

Lady muss bleiben“

Linzer

neuerungswahn zu spüren!“

Christian Kolb findet hingegen: „Wir haben mit Lentos und AEC bereits moderne Bauten, die neue Brücke würde gut dazupassen.“ So sieht das auch Beatrix Leitner: „Wenn mein Auto so verrostet wäre, würde ich nicht mehr damit fahren. Manchmal muss man sich eben von alten Sachen trennen.“ Seit wann die Brücke überhaupt ein Wahrzeichen ist, fragt sich Gerhart Keplinger: „Sie gehört schleunigst abgerissen.“

Wer seine Meinung zur Eisenbahnbrücke mit der „Krone“ teilen will, schreibt ein E-Mail an ooo.regional@kronenzeitung.at.



Eine Brücke, viele Fragen und wenig Antworten

Seit dieser Woche hat die Diskussion um die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke an Emotionalität zugelegt

Am 27. September geht es nicht nur um die künftige politische Gewichtung des Linzer Gemeinderates. An diesem Tag wird sich auch eine Brückenfrage entscheiden, die sich längst zum Politikum entwickelt hat.

Wird die Eisenbahnbrücke endgültig aus dem Blickfeld von Linz verschwinden – der Abriss und der Bau einer neuen Brücke ist an sich ja von SP und Grünen politisch beschlossen –, oder findet sie nach einer Sanierung eine neue Bestimmung? Die Volksbefragung soll die Antwort darauf geben und die weiteren Pläne bestimmen. Denn Bürgermeister Klaus Luger (SP) hat keinen Zweifel daran gelassen, dass er das Ergebnis der Volksbefragung als bindend betrachtet.

Eine Volksbefragung, die er nicht wollte. So wenig, wie er der überparteilichen Plattform für die Rettung der Eisenbahnbrücke eine Legitimation für ihr Handeln zubilligen wollte. Das Landesverwaltungsgericht entschied bekanntlich im Mai anders. Jetzt darf das Linzer Volk seine Meinung dazu

kundtun. Bis Anfang dieser Woche schienen die Sommerhitze auch die Debatte über das Für und Wider der Ein- oder Zwei-Brücken-Variante, der Sanierung oder des Abrisses des Technik-Denkmals zu lähmen.

Doch seit am Montag die von VP, FP und Neos unterstützte „Brückenretter“-Plattform die planerische Machbarkeit von zwei Brücken präsentiert hat, ist alles anders. Es herrscht wieder Aufregung in der Stadt. Zumindest in den Reihen der aus politischen oder anderen Interessen mit dem Thema Befassten.

Dass zwei Brücken nicht teurer sein müssen als eine, wollte die Brückenretter-Initiative um Sprecher Erhard Kargel mit diesem Plan aufzeigen. Die reduzierte Lösung sei modellhaft, wurde bekräftigt und eine neue Sachlichkeit eingefordert. „Geht's nicht, gibt's nicht“, wie es Vizebürgermeister Bernhard Baier (VP) formulierte, könne es deshalb argumentativ nicht mehr geben. Falsch gedacht. „Sechs Schwachstellen der Zwei-Brückenlösung“ wurden gestern

von der „Plattform Brücke für Linz“, in der Fachleute und interessierte Bürger aktiv sind, in den Plänen entdeckt (siehe Grafik). Sie wollen den Neubau der Eisenbahnbrücke und geloben ebenfalls Sachlichkeit.

Dass die Verkehrsanbindung im Norden wie im Süden möglicherweise problematisch sein könnte, haben schon am Dienstag Verantwortliche der Linz Linien angedeutet. Dieser Einwand kam wenig überraschend. Dass das beliebte Gasthaus Lindbauer und die Volleyballplätze neben der alten Eisenbahnbrücke dadurch beeinträchtigt werden, hat mehr von einem Spiel mit Emotionen. Zumal SP-Verkehrstadträtin Karin Hörzing bei einer Diskussion im Frühjahr ausdrücklich betonte, dass eine Zwei-Brücken-Lösung technisch und räumlich möglich sei.

Wie überhaupt die Emotionalität die Sachlichkeit in dieser Frage überdeckt. Die 60 Millionen Euro, die als Investition für die notwendige Neugestaltung der Eisenbahnbrücke, in welcher Form auch immer, genannt werden, sind selbst in SP-nahen Kreisen nicht wider-

spruchslos. Ohne konkrete Planung ist es schwer, die wirklichen Kosten und baulichen Notwendigkeiten an beiden Seiten der Donau vergleichbar zu machen. Am 27. September wird aber das Volk dazu befragt. Ohne wirkliche Vergleichswerte kann es wohl nur aus dem Bauch heraus entscheiden. So ist zu erwarten, dass bis 27. September das argumentative Tauziehen

munter weitergehen wird, bis am Ende niemand mehr weiß, was oder wem er wirklich glauben soll und darf.

Einen Vorwurf müssen sich alle politischen Kräfte in der Stadt gefallen lassen: dass es ihnen über Jahre nicht gelungen ist, in einer ordentlichen Diskussion eine Lösung zu finden, die von einer wirklich breiten Mehrheit getragen wird.

LINZ
ANALYSE
VON REINHOLD GRUBER

DIE SCHWACHSTELLEN DER ZWEI-BRÜCKEN-LÖSUNG



Bleibt sie oder bleibt sie nicht, die Eisenbahnbrücke in dieser Form? Das ist die Frage.

Foto: Weinhbold, Grafik: OÖN-Grafik



MEINUNG

Stefan Paul Miejski
smiejski@bezirksrundschau.com

Die bessere Lösung zum besseren Preis

Das viel ausgereifere, günstigere, sinnvollere und obendrein schönere Konzept beanspruchen sowohl Befürworter der Ein-Brückenlösung als auch jene der Zwei-Brückenlösung für sich. An Argumenten mangelt es beiden nicht. Die Diskussionen werden leidenschaftlich geführt, als gehe es um ihren Lieblingsfußballverein. Die Meinung und Argumente der Gegenseite werden dabei so gut angenommen, wie das bei einer Unterhaltung zwischen einem waschechten Blau Weiß Linz-Fan und einem Ur-LASKler der Fall wäre. Wichtiger als der Sieger ist aber ein fairer Verlierer: Wenn die Wahlen geschlagen sind, muss es einen zügigen Fortschritt geben. Dann muss im selben Team gespielt werden, im Team der Stadt Linz. Denn, egal für welche Lösung sich die Linzer entscheiden, sie würden sich für ihre Politiker schämen, wenn 2020 die zweite Schienenachse vor der Donau endet, weil keine Brücke fertig ist.

Eisenbahnbrücke:

Brücken-Retter stellen Konzept für Zwei-Brückenlösung vor. SPÖ hält dieses für unrealistisch.

■ LINZ (spm). Mit der Gemeinderatswahl am 27. September wird auch über die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke abgestimmt. Eigentlich ist das ganz einfach. Es stehen zwei Optionen zur Auswahl. A: Errichtung einer neuen Brücke für Straßenbahn, Autobusse, Kraftfahrzeuge, Fahrräder und Fußgänger anstelle der bestehenden Eisenbahnbrücke (Ein-Brückenlösung). Oder B: Sanierung der bestehenden Eisenbahnbrücke für Fußgänger und Fahrräder sowie Errichtung einer Begleitbrücke für Straßenbahn, Autobusse und Kraftfahrzeuge (Zwei-Brückenlösung). Nur: Welche Variante welche Konsequenzen hat und was sie kostet, da gehen die

Meinungen weit auseinander. Die Ein-Brückenlösung kostet 60 Millionen Euro. Damit ist sie laut SPÖ und Grüne um 40 Millionen Euro günstiger als ihr Gegenpart. Dies will die Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“, der auch ÖVP, FPÖ und NEOS angehören, widerlegt haben. Sie stellten erstmals ein Gesamtkonzept für eine Zwei-Brückenlösung vor, welches ebenfalls 60 Millionen Euro kosten soll. „Die Brückenretter-Idee ist nett, aber technisch und wirtschaftlich nicht überprüfbar“, reagierte die Gegenplattform „Brücke für Linz“. Streitpunkt sind vor allem die Kosten der Sanierung. Diese beträgt laut Brücken-Retter 20 Millionen Euro. „Diese Summe ist völlig unrealistisch. Es ist wie bei einem alten Haus, es kommen viele Kosten dazu, die man nicht auf den ersten Blick sieht“, sagt SPÖ-Vizebürgermeisterin und Verkehrsreferentin Karin Hörzing. „Das ist nicht

richtig. Die Zwei-Brückenlösung ist sogar günstiger“, sagt ÖVP-Vizebürgermeister Bernhard Baier. Das liege vor allem daran, dass bei der Ein-Brückenlösung noch Staukosten von 20 Millionen Euro einberechnet werden müssten. Diese wiederum hat der Verkehrsexperte und Ökonom Wolfgang Rau errechnet.

Aussage gegen Aussage

Aber auch die SPÖ hat die entsprechenden Experten, die ihre Sicht der Dinge untermauern. So stützt sie sich auf ein Gutachten des Zivilingenieurs für Bauwesen, Johann Stranzinger. Dieser stellt klar, dass es unmöglich ist, die Eisenbahnbrücke bei laufendem Verkehr zu sanieren. Einzelne Teile müssten für die Renovierung an Land gebracht werden. Laut Architekt Erhard Kargel von den Brücken-Rettern ist aber genau das „dank eines ausgeklügelten Verfahrens“ nicht nötig. Es soll also dann

LINZER IM BLICK

Super Linza

Christian Birngruber ist frisch gebackener Staatsmeister im Cross-triathlon. Foto: Dunzinger



Super Linza

Gerfried Stocker feiert mit der 8K-Technologie im Deep Space des AEC Europapremiere. Foto: AEC



ZITAT DER WOCHE

„All das, was ich vor 25 Jahren in meinen Cartoons befürchtet habe, ist heute wahr geworden.“

Foto: SOS Menschenrechte



Gerhard Haderer, Cartoonist, kritisiert die derzeit unerträgliche Situation der Flüchtlinge in Österreich.

Der Wähler entscheidet

zu keinen zusätzlichen Staus kommen, da die 15.000 Autos, die täglich die Eisenbahnbrücke benutzen, nicht umgeleitet werden müssen.

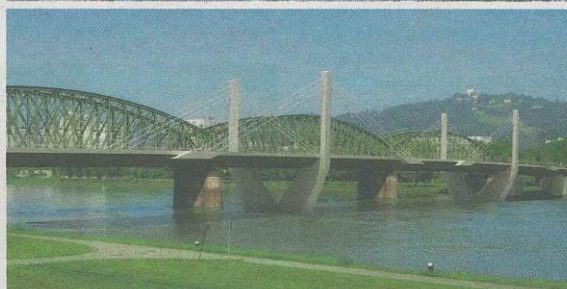
Klare Meinung der Linz AG

„Die Diskussion bewegt sich fernab jeder Sachargumente“, sagt Albert Waldhör, Geschäftsführer der Linz Linien. Seitens der Linz AG hat man vor allem ein Ziel. „Wir wollen so schnell wie möglich eine Lösung und zur Umsetzung der zweiten Schienenachse kommen“, so Waldhör, der aber auch eine Variante bevorzugt: „Ich glaube, dass die Ein-Brückenlösung die gescheitere ist.“ Ein Grund liege darin, dass bei der Zwei-Brückenlösung wieder ein neuer Wettbewerb zur Vergabe ausgeschrieben werden müsste. „Das würde den Bau wieder um ein Jahr verzögern“, so Waldhör. „Stimmt nicht“, sagt hingegen Baier. „Der Wettbewerb dauert

circa neun Monate. Damit kann der Zeitplan auf alle Fälle eingehalten werden.“ Bedenken hat man seitens der Linz AG auch wegen den Auffahrten. „Den Gastgarten des Gasthauses Lindbauer wird es bei einer Zwei-Brückenlösung nicht mehr geben“, sagt Waldhör.

Flaniermeile Eisenbahnbrücke

„Wir kämpfen auch dafür, dass Visionen zugelassen werden“, sagt Lorenz Potocnik von den NEOS und meint damit konkret, dass die Eisenbahnbrücke zur Flaniermeile werden könnte. Er spricht von einer „historischen Chance“. Das macht freilich auch die SPÖ. Einigkeit herrscht immerhin darüber, dass im Jahr 2020 die Straßenbahn über eine neue Brücke fahren wird. Über welche, entscheiden da die Linzer am 27. September. Dieses Ergebnis, so hat man sich zumindest geeinigt, soll dann verbindlich sein.



Die Ein-Brückenlösung (oben) und die Zwei-Brückenlösung im direkten Vergleich.

Fotos: Marc Mimram Architects (oben), Eisenbahnbrücke Retten (unten)

Eisenbahnbrücke: Züge können länger fahren

LINZ – Bei den letzten stattgefundenen und geplanten Sperren der Eisenbahnbrücke im April und Juni konnte bei den durchgeführten Untersuchungen sowie Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten eine Verlängerung der Befahrbarkeit für die Züge um zwei Monate fixiert werden. Ab November steht die Donauquerung dann laut ÖBB für den Zugverkehr nicht mehr zur Verfügung. Autos, Radfahrer und Fußgänger können die Brücke bis auf weiteres benützen. Die ÖBB haben in Rottenegg eine Servicehalle für die Wartung von Zügen gebaut, welche nun fertiggestellt ist. Ab November werden daher die Züge der Mühlekreisbahn in dieser Servicehalle gewartet, womit eine Überfahrt über die Brücke hinfällig ist.

Bernhard Baiers Gruppe gibt sich im Wahlkampf als Öffi-Partei:

Drei zentrale VP-Forderungen für eine staufreie Landeshauptstadt

Linz erstickt im Stau, und beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs gehe auch nichts weiter: Die ÖVP unter Stadt-Vize Bernhard Baier präsentierte jetzt drei wesentliche Punkte für eine neue Ver-

kehrspolitik. So soll der Pkw-Zustrom in die City verringert und der Umstieg auf Öffis schmackhaft gemacht werden. Bei all diesen VP-Überlegungen spielt auch die Eisenbahnbrücke eine Rolle.

Um die Zukunft des Übergangs tobt bekanntlich ein Streit – wobei Stadt-Vize Bernhard Baier einmal mehr betont, warum er für einen Erhalt der Brücke eintritt: „Sie ist ein historisches Juwel von Linz und zugleich ein Verkehrsträger mit einem Aufkommen von 15.000 Fahrzeugen pro Tag. Nur ein Erhalt kann die Stadt vor einem Stauchaos bewahren. Ein Abriss der Brücke bedeutet, dass Linz Jahre ohne Übergang dastehen würde.“ Weitere Punkte für eine neue Linzer Ver-

kehrspolitik: Es müssen zusätzliche Park-and-ride-Anlagen gebaut werden, um Pendler-Fahrzeuge aus der Stadt draußen zu halten, zudem sollen in der Stadt verkehrsberuhigte Zonen geschaffen werden.

Weitere Vorschläge: Ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz in und um Linz sowie ein überregionales Radwegnetz und die Forcierung von E-Mobilität. Interessant sind auch diese Zahlen: In Linz werden täglich 800.000 Wege zurückgelegt, 300.000 entfallen auf Pendler.

Lesermeinung

Eisenbahnbrücke: Zeit für ein Umdenken

Das Ringen um die Brückenlösung darf nicht der Parteipolitik geopfert werden! Nur sachliches Abwägen aller Standpunkte kann zu einem vernünftigen Entscheid führen. Die von der Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“ erarbeitete neue Studie ist ein gutes Beispiel für eine klare und plausible Lösung. Da werden in verständlicher Art alle wichtigen finanziellen, verkehrstechnischen und zeitökonomischen Aspekte aufgelistet und gut begründet. Die 2-Brückenlösung kostet weniger als der offizielle Wettbewerbsentwurf und zusätzlich harmonisiert sie wohlthuend mit der „Alten Dame“ aus Eisen!

So gesehen gibt es für mich nur diese „Variante B“, gleich aus welchem technischen Büro sie kommt, die hier zu einem positiven Ergebnis bei der zukünftigen Volksbefragung führen muss!

■ Gerold Leitner, Linz

Viele Fragen, doch eine fehlt

In der Diskussion um die Zukunft der Eisenbahnbrücke fehlt die grundlegende Frage: Braucht man überhaupt eine neue Brücke neben oder an Stelle der Eisenbahnbrücke? Für die Fußgänger und die Radfahrer braucht man keine neue Brücke, die vorhandene Eisenbahnbrücke ist dafür sehr gut geeignet. Für die täglichen rund 15.000 Kraftfahrzeuge unter 3,5 Tonnen braucht man auch keine neue Brücke, denn für diesen Kfz-Verkehr wird in nur ca. 300 Meter Abstand an der Voest-Brücke soeben mit dem Bau von zwei je zweispurigen Bypass-Brücken begonnen. Argumentiert wird vor allem, dass man eine neue Brücke für die sogenannte zweite Straßenbahnachse benötige.

Und auch hier ist die grundsätzliche Frage, nämlich ob man eine zweite Straßenbahnachse überhaupt braucht, einfach übergangen worden. Und das obwohl eine Studie des Österreichischen Instituts für Raumplanung (ÖIR), die im Auftrag der Linz AG durchge-



führt worden war, mit der lapidaren Feststellung endete, dass die angestrebte Entlastungswirkung der Straßenbahn auf der Landstraßen-Achse je nach Variante „gleich null“ bis „sehr gering“ sei. Und auch die Kosten-Nutzen-Analyse hatte ein äußerst unwirtschaftliches Resultat ergeben. Trotzdem wurde weiter geplant, aber nur mehr untersucht, welche dieser untauglichen Varianten die bessere sei.

Die Stadt Linz und das Land OÖ sind sogar schon übereingekommen, wie sie die Kosten dieser zweiten Straßenbahnachse teilen. Dieser Vertrag gilt aber nur dann, wenn die Finanzierung dieses Projekts gesichert sei. Und die Frage ist, ob sich Stadt und Land, angesichts der tristesten Budgetlagen den Luxus dieser Straßenbahnachse überhaupt leisten wollen, und ob es nicht besser wäre, das Fahrplanangebot des bestehenden Buslinien-Systems im Osten von Linz mit dichteren Intervallen und längeren Betriebszeiten fahrgastfreundlicher zu gestalten. Das könnte sofort und wesentlich kostengünstiger gemacht werden, als diese Unterpflaster-Straßenbahn mit den sieben unterirdischen Haltestellen.

Nachdem nun weder für die Fußgänger, noch für die Radfahrer, die Fahrzeuglenker (bis 3,5t) und auch für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs eine neue Donaubrücke an Stelle oder neben der Eisenbahnbrücke unbedingt notwendig ist, könnte man auf diesen Neubau (dessen Finanzierung ja auch noch ungeklärt ist) verzichten und sich ganz auf die Erhaltung der signifikanten Landmark am Linzer Donauprosppekt und eine bestmögliche Sanierung der Eisenbahnbrücke und die Verbesserung der Fahrplanangebote der Buslinien der Linz AG konzentrieren.

■ Hans Hörlsberger, Linz



Fotos: Horst Eimöder

Die Linzer Eisenbahnbrücke steht seit 116 Jahren. Ob das so bleibt, entscheidet sich im Herbst.



Sollte die Eisenbahnbrücke abgerissen werden, droht den Linzern eine Gefahr. Das meint zumindest die Linzer ÖVP. ►

LINZ
INOFFIZIELL



ROBERT LOY

Die Argumente der Brückenretter werden seltsamer ► Jetzt sprechen sie sogar schon von Gesundheitsgefahr

Das ist ein böses Spiel mit der Angst der Menschen“, ärgert man sich in der Zentrale der Linzer SPÖ: Vizebürgermeister Bernhard Baier erklärt den Linzern derzeit auf Plakaten, warum die Eisenbahnbrücke nicht abgerissen werden darf. Er vermutet, dass die Landeshauptstadt ohne diesen Übergang jahrelang im Stau Chaos versinkt. Deshalb lautet seine Botschaft „Nein zu neuem Stau, Ja zur Eisenbahnbrücke“. So weit, so gut.

Ergänzt wurde diese Aussage jetzt aber durch einen Warnhinweis, dessen Form an deutliche Worte auf Zigarettenpackungen erinnern (siehe Foto oben). Darauf heißt es: „Warnung! Der Abriss der Eisenbahnbrücke kann zu Beeinträchtigungen der Gesundheitsversorgung in Urfahr führen.“ Suggestiert werden soll, dass ohne den rostigen Übergang Polizei, Rettung oder Berufsfeuerwehr nicht mehr zwischen Linz und Urfahr hin- und herfahren können.

Der rote Parteisekretär Jakob Huber nennt das Panikmache und erklärt: „AKH, UKH und die Frauenklinik werden meist über die Abfahrt Prinz-Eugen-Straße angefahren, weshalb die Voestbrücke benützt wird. Weiters werde der Übergang schon jetzt von Einsatzlenkern gemieden, weil’s bei Fahrten mit Blaulicht über die Eisenbahnbrücke oft knapp hergeht. Und überhaupt: Für die Versorgung von Urfahr sei der Samariterbund zuständig. Und der hat – erraten – seine Zentrale in Urfahr...“

Brückenentscheid bremst die zweite Schienenachse nicht

LINZ. Egal, wie am 27. September in der Volksbefragung über die Eisenbahnbrücke entschieden wird, die zweite Schienenachse in Linz wird bis Ende 2020 fertiggestellt sein. Davon zeigte sich gestern der Linzer Bürgermeister Klaus Luger (SP) überzeugt. An der Notwendigkeit dieser – ohne Eisenbahnbrücke – etwa 280 Millionen Euro teuren Investition ließ das Stadtoberhaupt ohnedies keinen Zweifel. Man brauche diese neue Straßenbahnlinie zur Entlastung der Linien über die Landstraße, schließe damit mehr als 2000 Betriebe mit 32.000 Beschäftigten an das schnelle öffentliche Verkehrsnetz an und erreiche rund 30.000 Menschen, die im Einzugsbereich der Linie wohnen, die vom Mühlkreisbahnhof über die Eisenbahnbrücke und dann unterirdisch über die Gruberstraße bis zum Bulgariplatz führt.

Trassenführung wie geplant

Die Ein- oder Zwei-Brücken-Variante werde auch nichts an der grundsätzlichen Trassenführung ändern, sagte Luger. Sollte die alte Eisenbahnbrücke saniert und daneben eine neue Brücke gebaut werden, dann ändere sich nur der Radius bei der Auf- und Abfahrt. Die Straßenbahn müsste dann dort langsamer fahren, was aber einen Zeitverlust von maximal einer Minute bedeuten würde.

Die Planungen für die zweite Schienenachse würden nach dem Abend des 27. September beginnen. Die Einreichplanung könnte laut Luger bis November 2016 fertig sein, ein Baubescheid sei im Mai 2017 zu erwarten. Ende 2017 könnte der Bau beginnen. (rgr)



Foto: Stadt Linz

DAS BILD DES MONATS

Entscheidung! Die Befürworter und Gegner eines Abrisses der Linzer Eisenbahnbrücke haben sich auf eine Volksbefragung geeinigt, weshalb die Linzer nun am 27. September nicht nur über die Landes- und Stadtpolitik entscheiden werden, sondern der Wahlsonntag auch über das Schicksal der Eisenbahnbrücke bestimmt. Insbesondere Kulturreferent und Vizebürgermeister Bernhard Baier (ÖVP) setzt sich für den Erhalt des denkmalgeschützten Objektes ein, das dann neben einer neuen und moderneren Brücke künftig als Übergang für Fußgänger und Radfahrer genutzt werden könnte. „Dann würde auch für die Linz-Linien kein Vakuum ohne Übergang auf dieser Höhe entstehen, weil durchgängig eine Brücke für die Führung öffentlicher Verkehrslinien zur Verfügung stünde“, so Baier. Damit wären auch sämtliche zuvor vom Linz-AG-Management aufgelisteten Umleitungs-Notwendigkeiten und daraus resultierende Zusatzkosten hinfällig. In knapp vier Wochen wird das weitere Schicksal der „Eisernen (Brücken-)Lady“ jedenfalls mittels Volksentscheid besiegelt.



Foto: Horst Einöder

Bleibt die Brücke stehen – oder kommt sie weg? Darüber entscheidet Linz bei der Wahl am 27. September.

Große Umfrage der „Krone“ zu Linzer Thema:

Die Meinungen zur Linzer Brücke

Über das Schicksal der Linzer Eisenbahnbrücke werden die Bewohner der Landeshauptstadt schon demnächst entscheiden: Nach der Wahl am 27. September wird klar sein, ob der

Donauübergang abgerissen und durch einen neuen ersetzt wird – oder ob das historische Bauwerk erhalten bleibt und daneben eine zweite Brücke gebaut wird.

Die Meinungen dazu fallen unterschiedlich aus, wie die Leserbriefe in der rechten Spalte zeigen. Aber was meinen Sie? Schreiben oder mailen Sie uns, wir würden gerne Ihre Meinung wissen: „ÖÖ-Krone“, Khevenhüllerstraße 31, 4020 Linz oder ooe.regional@kronenzeitung.at.

Das freie Wort in Linz

„Abrissbirn-Lobby“

Die sehr schöne Brücke (die man in den letzten Jahren sträflich verkommen hat lassen) muss gerettet werden, der „Abrissbirn-Lobby“ muss einmal Einhalt geboten werden! Als Fußgänger- und Radlerbrücke ist sie ungeheuer wertvoll.

Konsulent Roland Arbeithuber, per Mail

Einfache Lösung

Die Lösung wäre ja ganz einfach: Die neue Eisenbahnbrücke bauen, die alte abtragen und auf der Donaulände aufstellen. Dort ist genug Platz und sie bleibt für die Nachwelt erhalten. So wären alle zufrieden. Warum also nicht zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen?

Michael Gusenbauer, per Mail

Reichsbrücke

Zum Thema Eisenbahnbrücke fällt mir nur mehr ein: Anscheinend haben so manche Bürger das Kapitel Reichsbrücke Wien schon vergessen. Ich möchte nicht die Verantwortung so mancher Politiker und Besserwisser übernehmen, sollte dieser Fall eintreten. Baut doch endlich so schnell als möglich die neue Brücke mit den geschwungenen Bögen, die würde sich doch schön in das Stadtbild einfügen.

Gerhart Keplinger, Leonding

Weg damit

Ich bin zwar vor elf Jahren aus Linz weggezogen, aber immer wenn ich nach Linz komme, fällt mir dieses Fossil negativ auf. Also endlich weg damit!

Klaus Sinn, per Mail

Eisenbahnbrücke könnte neue Nutzung erfahren

Neubau-Verfechter nennen Innviertler Beispiel als Vorbild

LINZ. So sehr sich die Plattform „Brücke für Linz“ für einen Neubau der Eisenbahnbrücke einsetzt, über deren Zukunft am 27. September in einer Volksbefragung entschieden wird, so wenig will sie die alte Brücke völlig verschwinden lassen. Die Eisenbahnbrücke solle eine Umnutzung erfahren, wie es gestern hieß.

Dass eine neue Nutzung der alten Brücke möglich sei, zeige sich am Vorzeigeprojekt „Radwegsteg Schiffstadllacke“. Hier hätten Land, die Gemeinde Ostermiething und die Wirtschaft an

einem Strang gezogen. „Für die Stahlbögen der alten Brücke wurde eine neue Verwendung gefunden“, sagte Jürgen Zettl, Unternehmer und Mitbegründer der Plattform „Brücke für Linz“.

Die denkmalgeschützte Mattigbrücke – die Stahlbögen dieser Brücke wurden 1902 errichtet – war nicht mehr für die Verkehrsanforderungen des 21. Jahrhunderts geeignet. Sie überspannte den Fluss Mattig zwischen Braunau und St. Peter am Hart.

Im Auftrag des Landes OÖ und der Marktgemeinde Ostermiething wurde die Brücke samt Wi-

derlagern und Pfeilern abgetragen und zu einem Radwegsteg umgebaut. Für den Bau verantwortlich waren unter anderem das Land und die Firma MCE.

Wenn eine Wiederverwendung durch die Beteiligung aller relevanten Kräfte im Fall der Mattigbrücke funktioniert habe, warum solle das nicht auch in Linz möglich sein, fragt Innovationsforscher Thomas Gegenhuber, der ebenfalls in der Plattform aktiv ist. Dass neues Leben für die alte Eisenbahnbrücke möglich sei, zeige zudem der Ideen-Wettbewerb im Internet.

Zugverkehr wird im Herbst eingestellt

Eisenbahnbrücke für ÖBB nun überflüssig

Das erste Ablaufdatum für die 116 Jahre alte Eisenbahnbrücke ist nun endgültig fix: Die ÖBB als Noch-Eigentümer des Übergangs haben ihre Zug-Servicehalle in Rottenegg nun fertiggestellt, daher wird der Zugverkehr über die Eisenbahnbrücke Ende Oktober eingestellt. Der Anfang vom endgültigen Ende ...?

Von jetzt an tickt die Uhr, denn für die ersten Verkehrsteilnehmer ist das Befahren des „Wahrzeichens“ von Linz bald Geschichte.

Bei den Sperren im April und Juni konnten die ÖBB die Eisenbahnbrücke soweit herrichten, dass die Züge zwei Monate länger als ursprünglich erwartet – eben bis Ende Oktober – über die Gleise rollen können. Dann wird der Schienenverkehr aber endgültig eingestellt. Denn die Servicehalle in Rottenegg, in der die Züge ab November gewartet werden, ist mittlerweile fertig.

Autos, Radfahrer und

Fußgänger können die Eisenbahnbrücke auch nach Ende Oktober weiternutzen – wie lange noch, hängt vor allem von der Volksabstimmung am 27. September ab. Fix ist: Mit Ende des Jahres geht das Bauwerk in den Besitz der Linz AG über.

Kleines Trostpflaster: Bei einem Fahrverbot über die desolate Eisenbahnbrücke hätten auch die Desiro-Züge nicht mehr gewartet werden können – die neue Servicehalle ermöglicht es aber, dass diese Triebwagen zumindest noch bis 2019 auf der Mühlkreisbahn im Einsatz bleiben können.

Der letzte Zug rollt Ende Oktober über Eisenbahnbrücke

LINZ. Zwei Monate länger als ursprünglich geplant können Züge über die Linzer Eisenbahnbrücke fahren. Das gaben die ÖBB gestern bekannt. Möglich wurde dies durch Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten im April und im Juni. Zudem haben Untersuchungen gezeigt, dass eine längere Nutzung der Brücke für den Zugverkehr möglich ist. Ab November wird die Eisenbahnbrücke aber ihrem Namen nicht mehr gerecht werden, weil sie für Züge nicht mehr zur Verfügung steht, so ÖBB-Sprecher Mario Brunnmayr. Autos, Radfahrer und Fußgänger können die Donau aber nach wie vor bis auf weiteres über die historische Brücke überqueren.

Wartung in Rottenegg

Von dieser notwendigen Maßnahme betroffen ist die Wartung der Züge. Die wird ab November in einer Servicehalle in Rottenegg erfolgen, die nun fertiggestellt ist. Dort werden dann die Züge der Mühlekreisbahn gewartet, womit eine Überfahrt über die Eisenbahnbrücke hinfällig wird. Positiver Nebeneffekt für die Bahnkunden laut Brunnmayr: Die bei den Fahrgästen beliebten Desiro-Züge bleiben bis 2019 auf der Mühlekreisbahn im Einsatz.



Mühlekreisbahnzüge werden künftig in Rottenegg gewartet. Foto: Weihbold

**STADT
RUND
SCHAU**

Immer daheim.

Urfahr

Nr. 35 – 27./28.08.2015 | Gesamtauflage 541.270

Hohe Dunkelziffer bei häuslicher Betreuung vermutet

Gewalt als Problem in der Pflege

Seiten 2 & 3



Recycling-Kunst auf der Eisenbahnbrücke

Fotografin Sabine Starmayr nimmt mit ihrem Projekt "Kunstvoll recyceln" am OÖ Handwerkspreis teil. Dafür hat sie aus Alltagsgegenständen wie Servietten, Müllsäcken oder Kaffee kapseln Kleider entworfen. In Szene gesetzt wurden die Kunstwerke an einem Ort, der ebenfalls dem natürlichen Verfall preisgegeben ist – der Linzer Eisenbahnbrücke.

Foto: Starmayr

AB NOVEMBER FÄHRT KEIN ZUG AUF LINZER BAHNBRÜCKE

Keine Genehmigung. Mit Ende Oktober stellen die ÖBB den Zugverkehr über die Linzer Eisenbahnbrücke ein. Aktuelle Überprüfungen des Donauübergangs ergaben, dass eine Belastbarkeit durch Zugverkehr nur noch solange gewährt werden kann. Autos, Radfahrer und Fußgänger können die Brücke bis auf Weiteres benutzen. Für die Desiro-Züge, die bisher aus Wartungsgründen über die Eisenbahnbrücke fahren mussten, wurde in Rottenegg eine Servicehalle errichtet. ÖEGEG



**Unterwegs
in der Linken
Brückenstraße**



Die Winkekatzen im Schaufenster kündigen an, was man ohnehin geahnt hat: Im Asia Markt in der Linken Brückenstraße 19 findet sich eine große Auswahl an asiatischen Lebensmitteln und Tee-Spezialitäten.

006

Nach dem linken Brückenkopf der Eisenbahnbrücke beginnt die Linke Brückenstraße. Rund 900 Meter ist sie lang, und auf dem Großteil ihrer Länge fahren die Straßenbahnlinien 1 und 2.



Wo früher die Konditorei Hoffelner war (Linke Brückenstraße 36), produziert heute Martina Fetzl gemeinsam mit Tamara Reichardt (li.) zucker- und stärkefreie Kostlichkeiten. Am 18. September findet ab 18 Uhr übrigens ein Ernährungsstammtisch statt.

Interview



Standortleiter Siegfried Feizlmayr

SIEGFRIED FEIZLMAYR

Die Mobilität anderer Menschen ist Siegfried Feizlmayr ein Anliegen. Der Autohändler ist Standortleiter der Filiale der Firma Sonnenleiner an der Linken Brückenstraße 60. Verkauft werden hier die Marken Renault, Nissan und Dacia. Wer jedoch glaubt, dass Feizlmayr selbst ein großer Autoliebhaber ist, der irrt.

1 Seit mehr als 30 Jahren gibt es die Filiale an der Linken Brückenstraße. Wie sehr hat sich das Geschäft des Autverkaufs verändert?

Nicht so sehr. Der größte Unterschied ist, dass früher sich vor allem im Frühjahr und im Herbst viele Kunden ein neues Auto zu gelegt haben. Mittlerweile hat sich das angeglichen, und wir verkaufen in den anderen Jahreszeiten mehr Pkw als früher.

2 Gibt es momentan einen besonderen Trend bei Fahrzeugen?

SUVs sind nach wie vor gefragt. Eine immer größere Rolle spielt auch der Umweltgedanke. Wir verkaufen mehrere Modelle, die zu 100 Prozent elektrisch angetrieben werden. Von der Wirtschaftskrise haben wir wenig gemerkt, da wir keine Nobelkaroseren verkaufen.

3 Welches Auto fahren Sie selbst beziehungsweise welches würden Sie gerne besitzen?

Angemeldet habe ich drei Fahrzeuge: einen Renault Espace, einen Dacia Duster und einen Nissan Navara. Ein Auto, das ich unbedingt haben möchte, gibt es nicht, weil mir Autos grundsätzlich nicht so wichtig sind.

Eine Urfahrer Straße im Bann der Eisenbahnbrücke

- Die Linke Brückenstraße war einst für viele Arbeiterinnen und Arbeiter der Weg zu ihren Jobs in der Linzer Tabakfabrik
- Gute Wohnqualität ist hier mit perfekter Erschließung durch öffentlichen Verkehr und Nähe zum Erholungsgebiet verknüpft

LINZ-URFAHR. Einst war die Linke Brückenstraße Arbeitsweg der Arbeiterinnen und Arbeiter hinüber auf die Linzer Seite zur Tabakfabrik. Denn seit dem Jahr 1900 gibt es die Eisenbahnbrücke, auch heute steht sie noch an diesem Ort. Am 27. September werden die Linzer Wahlberechtigten über die Zukunft der ehemals denkmalgeschützten Brücke entscheiden.

Stimmt die Mehrheit der Linzer Bevölkerung für die Zwei-Brücken-Lösung, dann könnte das für die Linke Brückenstraße negative Folgen haben, befürchten Anrainer. „Die Straße würde dann näher an den Häusern an der Ostseite verlaufen. Die Lebensqualität für die betroffenen Bewohner würde somit deutlich sinken“, sagt eine Frau, die hier arbeitet.

Aus für Grünflächen?

Denn derzeit finden sich vor den Häusern in der Straße noch Grünflächen, zum Teil erstaunlich große wie im Bereich zwischen Brücke und der Kreuzung mit der Freistädter Straße. Diese Grünflächen wären bei einer Zwei-Brücken-Lösung futsch. Beim Gasthaus Lindbauer gleich bei der Brücke würden die Autos direkt beim Eingang vorbeirauschen, sagen Skeptiker. Das könnte Auswirkungen vor allem auf den Gastgarten und die Parkplätze haben, wird vielerorts befürchtet.

„Trotz des vielen Verkehrs finden sich teils erstaunlich große Grünflächen an der Linken Brückenstraße.“

nachrichten.at



Seit 1977 fährt hier die Tram

Die Linke Brückenstraße...

...präsentieren Christopher Buzas, Erhard Gstöttner und Sabrina Payrhuber. Fotos: Alexander Schwarzl. Alle Serienteile auf nachrichten.at/linzerstrassen

Derzeit kann man in der Linken Brückenstraße auf alle Fälle Erstaunliches erleben. Entlang der Straße stehen Wohnblöcke. Obwohl tagsüber viel Durchzugsverkehr unterwegs ist, ist die Wohnqualität passabel bis gut. Die Innenhöfe hinüber zur Leonfeldner Straße sind angenehme und ruhige Rückzugsorte. Dazu kommt, dass das große Erholungsgebiet an der Donau nur wenige Minuten entfernt ist.

Gute öffentliche Erschließung

Lebensqualität bringt auch die geradezu perfekte Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Seit 1977, als die Linie von der Sonnensteinstraße hinaus zur Kepler-Universität verlängert wurde, fährt die Straßenbahn (Linie 1,2) in der Linken Brückenstraße. Die Kreuzung mit der Freistädter Straße ist sogar ein Verkehrsknotenpunkt, hier halten die Linz-Linien-Busse 12, 25 und 33.

Übrigens: Es gibt auch Kunst in der Linken Brückenstraße, in Form von mehreren Stockwerke hohen Bildern an Hausmauern (lesen Sie dazu mehr in untenstehendem Artikel).

Am 11. September lesen Sie eine Reportage über die nördliche Leonfeldner Straße zwischen Harbachsiedlung und Lederfabrik in den Linzer Nachrichten.



EWTO-Schule: Von einer Frau wurde die Kampfsportart Wing Tsun entwickelt. In der Linzer Filiale (Linke Brückenstraße 22) der Europäischen Wing-Tsun-Organisation (EWTO) bieten Gerd Binder und seine Kollegen Kurse an. „Die Kampfkunst wurde entwickelt, damit sich Schwächere verteidigen können“, sagt Binder.

Vielfältige Hausfassaden

„Kunst am Bau“ prägte Gebäude an der Straße

LINKE BRÜCKENSTRASSE. Wer durch die Linke Brückenstraße spaziert und sich die Fassaden der zahlreichen Wohnhäuser ansieht, hat mit den Folgen des Zweiten Weltkrieges zu tun. „Nachdem Urfahr ja nach Ende des Krieges Sowjetzone war, ist hier nicht viel gebaut worden“, sagt Walter Schuster, Direktor des Linzer Stadtarchivs.

Das Fresko an der Feuermauer des Hauses mit der Nummer 23 wurde im Jahr 1959 angefertigt. Zu sehen sind darauf spielende Kinder. Der Titel des Werkes lautet „Die Welt des Kindes“. Entworfen hat das Motiv Herbert Dimmel.

Dass sich ausgerechnet in der Linken Brückenstraße eine Häufung von kunstvoll gestalteten Hausfassaden findet, hat mit den Folgen des Zweiten Weltkrieges zu tun. „Nachdem Urfahr ja nach Ende des Krieges Sowjetzone war, ist hier nicht viel gebaut worden“, sagt Walter Schuster, Direktor des Linzer Stadtarchivs.

Das habe sich erst nach dem Abzug der Truppen 1955 geändert. Danach entstanden viele Wohnhäuser in Urfahr. Damals war in der Landeshauptstadt schon die Regel „Kunst am Bau“ gängig, die der Gemeinderat 1949 beschlossen hatte. Um der Vorgabe Genüge zu tun, wurden die Hausfassaden verziert.



Das Motiv „Die Welt des Kindes“ auf der Brandschutzmauer des Hauses mit der Nummer 23 wurde 1959 angefertigt.

Im Jahr 1921 erhielt die Linke Brückenstraße ihren heutigen Namen. Durch den Namen soll die Lage der Straße versinnbildlicht werden, die ja am linken Donauufer zu finden ist. Zwischen 1901 und 1921 hatte die Verbindung nur Brückenstraße geheißen.

Seit 1981 kümmert sich das Familienunternehmen Alkin, das auch hier eine Filiale hat, um Bestattungen. Angeboten werden zudem letzte Ruhestätten in der Donau.

Gut erschlossen ist die Linke Brückenstraße mit öffentlichen Verkehrsmitteln. So ist die Durchzugsstraße nicht nur mit den Straßenbahnlinien 1 und 2 erreichbar, auch drei Buslinien machen hier Halt. Neben den Linien 12 und 25 verkehrt auch die Linie 33. Deren Haltebuchstunde findet sich an der Freistädter Straße.

Foto: Weinbold



Backstube Honeder: Langschläfer sind bei Filialeiterin **Christa Hölzl** (li.) gut aufgehoben: Denn in der Naturbackstube Honeder (Linke Brückenstraße 17) kann den ganzen Tag gefrühstückt werden. „Viele nutzen das Angebot abends als Jause“, sagt Hölzl. In der Backstube werden Teiglinge aus eigener Produktion frisch aufgebacken.



Schauer Altwaren: Mit den Utensilien, die sich im Geschäft von **Brigitte Schauer** (Linke Brückenstraße 10) im Laufe der Jahre angesammelt haben, ließe sich leicht ein ganzer Hausstand zusammentragen. Geschirr, Kleidung, Videokassetten, Fernseher und vieles mehr stapelt sich in den Regalen des Ladens, dessen Inneres ob des bunten Sammelsuriums wie aus einem anderen Jahrhundert wirkt. Wie viele verschiedene Artikel sie besitzt, kann Schauer

nicht sagen, es müssten aber mehrere Tausend sein. Seit mehr als 30 Jahren existiert das Geschäft. „Früher hat es meiner Mutter gehört“, sagt die heutige Inhaberin. Zusammengesammelt haben sie und ihre Schwester die Artikel beim Auflösen von Haushalten, bei Verlassenschaften und bei Delogierungen. Damit haben die Geschwister mittlerweile aufgehört. Gefahr, dass ihnen die Waren ausgehen, besteht nicht. „Unsere Lager sind immer noch voll.“



Julia's Wohnzimmer: Hinter diesem ungewöhnlichen Namen verbirgt sich ein kleines, bodenständiges Lokal, in dem vor allem Snacks angeboten werden (Linke Brückenstraße 20). „Mein Vater hat früher immer gesagt, dass er ins verlängerte Wohnzimmer geht. Damit hat er sein Stammlokal gemeint“, sagt **Julia**, die das Lokal gemeinsam mit ihrem Lebensgefährten **Michael** führt.



4 Kids and Women: Wühlmäuse kommen bei **Kurt Obermüller** auf ihre Kosten: Von Damenbekleidung über Fahrräder bis hin zu Spielzeug und Kinderklamotten ist in dem Secondhand-Laden in der Linken Brückenstraße 13 alles zu finden. Vor acht Jahren hat Obermüller seine Flohmarktleidenschaft zum Beruf gemacht: „Die Arbeit ist zwar zeitaufwändig, macht aber Riesenspaß.“

Der traditionellen Küche verschrieben

Seit rund 20 Jahren kocht Gerhard Mayer im Gasthaus Lindbauer auf

LINKE BRÜCKENSTRASSE. Als eines der letzten seiner Art zählt das Gasthaus Lindbauer zu den Traditionswirtschaften in der Landeshauptstadt. Seit rund 100 Jahren besteht der Betrieb, seit mehr als 20 Jahren schwingt der aktuelle Pächter Gerhard Mayer den Kochlöffel in der Gaststätte bei der Eisenbahnbrücke.

Spezialisiert hat er sich auf die traditionell-bodenständige Küche. „Dabei kann man viele Ideen einbringen und lernt nie aus“, sagt Mayer, der auch darauf Wert legt, dass alles handgemacht ist und keine Fertigprodukte zugekauft werden. Die Speisekarte wird saisonal angepasst. Im Sommer fin-

den sich unter anderem Schwammerlgerichte im Angebot, für den Herbst sind wie jedes Jahr Wildwachen eingeplant. Dass er als Koch berufliche Erfahrungen sammeln möchte, ist dem gebürtigen Mühlviertler bereits in jungen Jahren klar geworden. „Schon in der Schule habe ich gewusst, dass ich Koch lernen möchte.“

Gäste aus allen Altersschichten

Nach dem Abschluss seiner Ausbildung stellte Mayer sein Können bei verschiedenen beruflichen Stationen unter Beweis, ehe er schließlich im Gasthaus Lindbauer, das er später pachten sollte, zu arbeiten begann. Sein Konzept, die Haus-

mannskost bis heute beizubehalten, komme bis heute gut an. „Wir haben einen großen Bekanntheitsgrad, Gäste aus allen Altersschichten und viele Stammkunden“, sagt Mayer.

Mit großer Spannung blickt der Gastwirt dem 27. September entgegen. An diesem Tag dürfen die Linzerinnen und Linzer ja auch über die Zukunft der historischen Eisenbahnbrücke abstimmen. Spricht sich die Mehrheit für eine Zweibrücken-Lösung aus, dann würde das auch für das Gasthaus Folgen haben, da die Straße näher als derzeit an dem Betrieb vorbeiführen und den gesamten Betrieb gefährden würde.



Nach wie vor steht Gerhard Mayer mit Begeisterung in der Küche.



Heiße Eisen anpacken!

Volksblatt
Alles drin – für Sie!
Sommersgespräch
Mit Vbgm. Bernhard Baier sprach
Herbert Schicho

ÖVP-Vizebürgermeister Baier zur Erhaltung der Eisenbahnbrücke und die FPÖ-SPÖ-Koalition

VOLKSBLATT: In wenigen Tagen wird die Klangwolke die Donau wieder ins Bewusstsein der Linzer bringen, wie könnte man es schaffen, dass auch an den restlichen 363 Tagen die Stadt an den Strom rückt?

BAIER: Mit einer konsequenten Entwicklung in den nächsten fünf bis zehn Jahren möchte ich Linz an die Donau bringen. Ansetzen könnte man in Alturfahr West oder auch am Urfahrnermarkt-Gelände oder im Winterhafen. Das Projekt am Brucknerhaus, die Sandburg, beweist, dass sehr viel möglich ist.

Die Klangwolke spielt sich ja zwischen Nibelungen- und Eisenbahnbrücke ab, können Sie sich den Donaupark ohne diese Umrahmung vorstellen?

Ich kämpfe für die Eisenbahnbrücke aus zwei Gründen: Erstens ist es ein Denkmal und ein Wahrzeichen von Linz. Zweitens, weil ein Abriss der Eisenbahnbrücke ein jahrelanges Stauchaos bedeuten würde. Die 15.000 Fahrzeuge und 4000 Radfahrer müssten auf andere Brücken ausweichen und man muss kein Hellscher sein, um zu wissen, dass der Stau vorprogrammiert ist.

Die Stadt Linz informiert fast ausschließlich über die Variante des Neubaus ...

Die SPÖ sieht im Brückenabriss eine Machtdemonstration und hat gar kein Interesse an einer objektiven Information. Unser Ziel ist es, dass wir neben der Eisenbahnbrücke eine neue, schlichte Brücke errichten für Straßenbahn und Autos, nach Fertigstellung dieser Brücke den Verkehr umleiten und aus der Eisenbahnbrücke einen reinen Rad- und Fußgeherübergang machen. Von den Kosten her ist eine Zweibrücken-Lösung etwa gleich teuer und die technische Machbarkeit außer Streit.

Bei der Eisenbahnbrücke und dem Swap gab es ein Muster: Die ÖVP warnte, wurde von der regierenden SPÖ zuerst ignoriert, dann belächelt und sobald es akut wird, soll sie trotzdem mitmachen ...

Es ist die Strategie der SPÖ sich von der Täter- in die Opferrolle zu schwindeln. Wir werden die nächsten Wochen dazu nutzen, um in der Öffentlichkeit darzustellen, wer für Verfehlungen verantwortlich ist. Ich bin sehr zuversichtlich, dass deutlich wird, wer die großen Böcke in der Stadt geschossen hat.

Angesichts der finanziellen Misere und der „Baustellen“ in der Verkehrspolitik,

warum will man Bürgermeister von Linz werden?

Linz ist eine großartige, wunderbare Stadt, die sich auch gut entwickelt hat. Und es geht darum, die Zukunft zu gestalten, denn Linz braucht einen Kurswechsel: Weg von dem sozialdemokratischen Schuldenmachen und Problem-Ignorieren, hin zu einem Kurs, wo auch die heißen Eisen angepackt werden.

Das alles überlagernde Thema dieses Wahlkampfes ist die Asyl-Frage, in Linz machte vor allem die strikte Ablehnung von SPÖ-Chef Luger samt Taferl-Aktion gegen die Unterbringung von Flüchtlingen in der Kaserne Ebelsberg bundesweit Schlagzeilen. Wäre die Kaserne für Sie eine vorübergehende Alternative?

Für mich wäre die vorübergehende Unterbringung in der Kaserne besser gewesen, als die Unterbringung in Turnsälen. Aber es ging Klaus Luger ums Rechthaben und er hat das abgelehnt, weil halt die Idee nicht von ihm kam.

Sowohl bei der Kaserne Ebelsberg als auch bei der Magistratsreform gab es einen rot-blauen Schulterchluss. Ist das Modell Burgenland in Linz möglich?

Das ist realistisch, denn Rot und Blau arbeiten in Linz sehr eng zusammen und daher wird es wichtig sein, den Menschen zu sagen: Wer Blau wählt, bekommt auch Rot und wer Rot wählt, wählt auch Blau mit.

Angesichts der ÖVP-Ergebnisse bei der Nationalratswahl, gibt es für Sie eine Schmerzgrenze?

Natürlich macht man sich Gedanken. Aber klar ist, dass wir vier Wochen vor der Wahl stehen und jetzt laufen und kämpfen müssen. Wir orientieren uns an dem Ergebnis vor sechs Jahren und aus heutiger Sicht ist es durchaus erreichbar.

Als Familienbund-Obmann: Wird in der Stadt Linz eigentlich genug für die Familien getan?

In der Stadtpolitik gebe es noch einiges zu tun. Erstens beim Thema Wohnen: Sowohl leistbares als auch entsprechendes Wohnen, das heißt Wohnungsgröße, Eigentum oder auch Mietkauf-Häuser. Und zweitens bei der Kinderbetreuung, was die Wahlfreiheit betrifft. Das Angebot ist dominiert durch öffentliche Angebote, Tageseltern gibt es fast gar nicht. Und drittens ist die Familienfreundlichkeit zu wenig ausgeprägt und wird von der Politik auch zu wenig eingefordert.

Foto: Parzer

EISENBAHNBRÜCKE

Zugbetrieb wird eingestellt

LINZ. Wie die ÖBB gestern in einer Presseaussendung bekannt gaben, wird der Zugverkehr über die Eisenbahnbrücke voraussichtlich mit Ende Oktober dieses Jahres eingestellt.

Für die Desiro-Züge der Mühlekreisbahn, die aus Wartungsgründen über die Eisenbahnbrücke gefahren sind, haben die ÖBB eine Servicehalle in Rottenegg gebaut und eine hohe Summe in diese investiert. Ableiten kann man daraus, dass die ÖBB von einer Benutzbarkeit der Brücke über mehrere Jahre definitiv nicht ausgeht. Schon in der Vergangenheit wurden die Intervalle der Untersuchungen und die Dauer der Verkehrsfreigaben immer kürzer. Nach Durchführung umfangreicher und kostenintensiver



Bald werden keine Züge mehr über die Eisenbahnbrücke fahren. Foto: Weibold

Verstärkungsmaßnahmen durch die ÖBB im Herbst 2012 wurde Ende 2012 die Nutzungsdauer verlängert unter Voraussetzung reduzierter Lastbilder für den Zugverkehr und einer 30 km/h-

Beschränkung. Ende März 2013 wurden weitere Verstärkungen vorgenommen um die Nutzungsdauer bis Ende 2013 verlängern zu können. Nach neuerlichen Investitionen und Verstärkungsmaßnahmen erfolgten zwei Verlängerungen der Nutzungsdauer um je sechs Monate im Jahr 2014. 2015 wurde die Eisenbahnbrücke im April und im Juni weiter untersucht und jetzt die Befahrbarkeit für die Züge um weitere zwei Monate fixiert. Laut Aussagen der ÖBB können Autos, Radfahrer und Fußgänger die Brücke bis auf weiteres benutzen. Sie wird in immer kürzer werdenden Abständen von Technikern begutachtet. Darüber, wie lange die Eisenbahnbrücke für alle Verkehrsteilnehmer wirklich noch nutzbar sein wird, können kaum seriöse Aussagen getroffen werden. ■

ANGETIPPT

Jürgen Affenzeller
j.affenzeller@tips.at



Niederlage

Dass die Linzerinnen und Linzer am 27. September über die Zukunft der maroden Eisenbahnbrücke abstimmen, ist in erster Linie nicht als Sieg der direkten Demokratie, sondern als Niederlage für die dürftige politische Verständigung in dieser Stadt zu werten. Wer sich jahrzehntelang keinen Plan für die Verwendung einer ganz überraschend alternden Brücke einigt, darf sich nicht wundern, wenn nun sogar die Sperre für den Verkehr droht. Die Stadtväter tun gut daran, zumindest das Ergebnis der Volksbefragung nicht neu zu diskutieren, sondern dem jeweiligen Auftrag nach rasch zu handeln. ■

An einen Haushalt, Zugestellt durch österreichische Post

Volksbefragung Eisenbahnbrücke:



Am 27.9. entscheiden Sie!



Die neue Eisenbahnbrücke:
Für einen flüssigeren Verkehr.



Zwei Brücken:
Teurer Schildbürgerstreich?



**Ab November
für Züge gesperrt:**
Wie lange hält sie noch?

www.klaus-luger.at



„Die neue Eisenbahnbrücke ist die vernünftiger und günstigere Lösung. Eine Sanierung mit teurer Extra-Brücke kostet 40 Mio. Euro mehr. Diese Summe sollten wir besser in Kinderbetreuung und leistbare Pflege investieren.“

Bürgermeister
Klaus Luger

**Mein Herz
schlägt
Linz!**

Sie entscheiden:

Bekommt Linz eine ne



www.klaus-luger.at

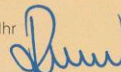
Liebe Linzerin! Lieber Linzer!

Am 27. September findet die **Volksbefragung zur Eisenbahnbrücke** statt. Zwei Varianten stehen zur Abstimmung: Neubau der Eisenbahnbrücke mit Platz für alle Verkehrsteilnehmer (A) oder Sanierung der alten Brücke und Bau einer Extra-Brücke (B).

Als Bürgermeister habe ich **beide Varianten sorgfältig studiert und abgewogen**. Ich bin zum Entschluss gekommen: Ein **Neubau** der Eisenbahnbrücke ist die **bessere Lösung** für unsere Stadt, weil er günstiger und vernünftiger ist. Außerdem passt diese neue Stahlbrücke gut zu Linz, ihre Bögen erinnern an die alte Eisenbahnbrücke.

Ich erhoffe mir in den kommenden Wochen eine **sachliche Debatte**, damit sich die Linzerinnen und Linzer ihre Meinung selbst bilden können. Für mich als Bürgermeister ist auch klar: Ich werde die **Entscheidung** am Wahltag **respektieren**, unabhängig vom Ergebnis.

Eines steht bereits fest: Die **Volksbefragung** am 27. September ist auch eine **Entscheidung für die nächsten Generationen**. Ich bitte Sie um Ihre Unterstützung für eine neue Eisenbahnbrücke.

Ihr

Bürgermeister
Klaus Luger

**Mein Herz
schlägt
Linz!**



**Ab 1. November
für Züge gesperrt:**

Wie lange hält sie noch?

- Das Denkmalamt hat den Abriss aus Sicherheitsgründen erlaubt.
- Die Brücke wird alle 2 Monate überprüft. Ab 1. November ist sie für Züge gesperrt.
- Nach jedem Check steht eine Total-Sperre im Raum.
- Niemand kann sagen, wie lange sie noch für PKW und Busse zur Verfügung steht.
- Es gibt fertige Pläne, um die Beeinträchtigung im Falle einer Sperre so gering wie möglich zu halten.



„Für einen flüssigeren Verkehr wollen wir Zug, Bus & Straßenbahn ausbauen. Dafür braucht es eine neue Eisenbahnbrücke.“

Reinhold Entholzer
Landeshauptmann-Stv.



„Die Stadt muss sparen. Die 40 Millionen Mehrkosten der 2-Brücken-Variante müssten an anderen Stellen im Budget eingespart werden.“

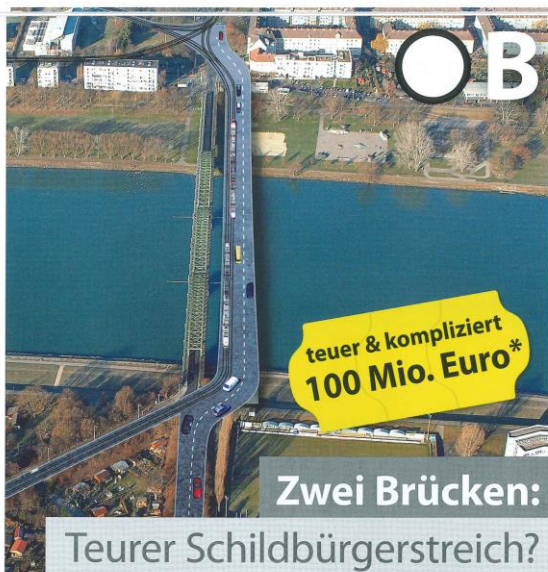
Christian Forsterleitner
Vizebürgermeister für Finanzen

neue Eisenbahnbrücke?



Die neue Eisenbahnbrücke:
Für einen flüssigeren Verkehr

- Die Brücke bietet Platz für PKW, Bus, Straßenbahn, Radfahrer und Fußgänger.
- Die Brücke ist um 40 Millionen Euro billiger als die 2-Brücken-Variante.
- Flüssigerer Verkehr und Sicherheit für die nächsten 100 Jahre sind gewährleistet.
- Ihre Bögen erinnern uns an die alte Eisenbahnbrücke.
- Die Stahlbrücke passt gut zu Linz.



Zwei Brücken:
Teurer Schildbürgerstreich?

- Aufwändige Sanierung ist nur an Land möglich und dauert drei Jahre.
- Die Hälfte des Materials müsste ausgetauscht werden.
- Nach einer Sanierung können nur mehr Fußgänger und Radfahrer die Brücke nutzen.
- Im Winter herrscht Salzstreu-Verbot: Deshalb wird sie bei Eis & Schnee gesperrt.
- Für den Straßenverkehr müsste eine teure Extra-Brücke errichtet werden.
- Entsprechend kompliziert gestaltet sich die Verkehrsanbindung.



„Nur mit der neuen Eisenbahnbrücke kann der Verkehr in Linz flüssiger werden. Deshalb bei der Volksbefragung Antwort A ankreuzen.“

Karin Hörzing
Vizebürgermeisterin für Verkehr



„Als Sozialstadtrat schlage ich vor, die 40 Millionen Euro Ersparnis in Kinderbetreuung und Pflege zu investieren.“

Stefan Giegler
Stadtrat für Soziales

* Quelle: Gutachten von Univ.-Prof. DI Dr. Josef Fink, www.linz.at

So stimmen Sie richtig ab

- Stimmberechtigt sind alle ÖsterreicherInnen und EU-StaatsbürgerInnen ab 16 Jahren
- Entweder Sie stimmen bequem mit einer Wahlkarte ab (Bestellung: www.linz.at/wahl)
- oder am 27.9. von 7 bis 16 Uhr in Ihrem Wahllokal
- Antwort A für die neue Eisenbahnbrücke bzw. Antwort B für die 2-Brücken-Variante ankreuzen

Volksbefragung	
Wofür soll sich die Stadt Linz im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten einsetzen?	
☒	A) Errichtung einer neuen Brücke für Straßenbahn, Autobusse, Kraftfahrzeuge, Fahrräder und FußgängerInnen anstelle der bestehenden Eisenbahnbrücke
oder	
☐	B) Sanierung der bestehenden Eisenbahnbrücke für FußgängerInnen und Fahrräder sowie Errichtung einer Begleitbrücke für Straßenbahn, Autobusse und Kraftfahrzeuge

Das sagen die Medien zur Brückenfrage



der aufzeiger
DIE BRÜCKE ZU SCHILDA
Franz Zeiger ist Geistlicher in der Pfarre St. Peter und u. a. für die Linzer Tiersegnung bekannt

20.8.2015

Einste führte eine Brücke über den Fluss, der mitten durch das Städtchen Schilda fließt. Die Brücke war schon alt und dem Verkehr nicht mehr gewachsen. Wenn ein Ochsenkarren über die Brücke fuhr, musste die Kutsche, die von der anderen Seite passieren wollte, zuerst den Ochsenkarren abwarten.

Und nun war die Brücke auch noch baufällig geworden. Durch große Löcher im Boden konnte man in den Fluss hinunter sehen und immer weniger Schildbürger waren mutig genug, die Brücke zu queren. So hielten sie vor dem Rathaus eine große Versammlung ab. „Wir müssen die Brücke reparieren“, rief jemand. „Ja“, stimmten die anderen Bürger mit ein. Also holte man einen Brückenbauer aus einem fernen Land. Tagelang untersuchte der nun die Brücke, er maß und hämmerte, schraubte und bohrte und dann verkündete

en: „Eure Brücke ist gefährlich. Sie ist alt und baufällig. Sie kann den Verkehr nicht mehr tragen. Außerdem ist sie zu schmal. Wir müssen die Brücke abreißen und eine neue Brücke bauen.“

Da rief ein Mann: „Oh nein! Das darf nicht geschehen. Schon mein Urgroßvater mütterlicherseits liebte diese Brücke.“ „Er hat recht“, schrie eine alte Frau. „Auch mein selbiger Onkel Alois und Großtante Amalie sind über diese Brücke gegangen. Sie muss bleiben!“ „Wir bauen eine zweite Brücke, gleich daneben“, hatte einer der Schildbürger die zündende Idee und die Umstehenden applaudierten begeistert. „Aber das wird eine sehr kostspielige Angelegenheit“, gab der Brückenbauer zu bedenken. „Eine schöne neue Brücke würde alle Erfordernisse erfüllen. Die alte Brücke zusätzlich zu reparie-

ren bringt nichts außer enormen Kosten.“ „Nein, nein“, riefen die Schildbürger. „Die alte Brücke muss auch bleiben. Schon um Tante Amalia willen!“ Und so ließen die Schildbürger die alte Brücke aufwändig reparieren. Sie ist zwar immer noch viel zu schmal für den Verkehr und im Winter kann man sie nur sehr eingeschränkt nutzen. Aber dafür wurde ja gleich daneben eine zweite Brücke gebaut, bei der zugegebenermaßen ein wenig gespart wurde.

Seither führen zwei Brücken dicht an dicht über den Fluss, der durch das Städtchen Schilda fließt. Und bis auf den heutigen Tag kommen Menschen von weit her, um dieses Vermächtnis menschlichen Erfindergeistes mit eigenen Augen zu sehen. Sie schütteln ungläubig den Kopf und unterhalten zuhause noch ihre Enkelkinder mit der Geschichte von der Brücke zu Schilda.



ROBERT LOY

Die Argumente der Brückenretter werden seltsamer
► Jetzt sprechen sie sogar schon von Gesundheitsgefahr



20.8.2015

8.8.2015

Initiative sammelte erste Ideen für Nutzung der Eisenbahnbrücke

So kaputt ist die Eisenbahnbrücke



29.7.2015

Das Ende für die Nutzung der Linzer Eisenbahnbrücke naht



KURIER 29.7.2015

Gutachter: Eisenbahnbrücke ist bei laufendem Verkehr „nicht sanierbar“



OO Nachrichten 29.7.2015

Und so positionieren sich die anderen Parteien



Koste es, was es wolle ...

Obwohl sich die ÖVP-Linz selbst gerne als Wirtschaftspartei bezeichnet, kämpft sie verbissen für die teurere Variante. Anders Landeshauptmann Pühringer: Er hat kürzlich den Neubau der Mauthausener-Brücke bekannt gegeben. Eine Sanierung der 50 Jahre alten Brücke sei nicht sinnvoll, so sein Argument...



Ja, Nein, Ja, Nein ...

Die FPÖ zur Sanierung: „Unterm Strich keine gute Lösung für die Steuerzahler“, deshalb hat man 2012 sogar einen Dringlichkeitsantrag für einen Neubau gestellt. Mittlerweile vertritt die FPÖ das genaue Gegenteil und will den BürgerInnen weismachen, zwei Brücken seien sogar günstiger als eine Brücke.



Ja, aber ...

Die Grünen sagen grundsätzlich „Ja“ zum Neubau der Eisenbahnbrücke, jedoch nur nach einer Befragung der BürgerInnen.



Denkmalschützer

Die Neos sind zwar irgendwie für das Neue. Aber nicht bei der Brücke: Hier stellen sie den Denkmalschutz über alle anderen Argumente.



**Alte Liebe
rostet nicht.**

**JA zur 2-Brücken-Lösung!
JA zum Erhalt der Eisenbahnbrücke
bei der Volksbefragung
am 27. September 2015!**



Der Rettungsplan: Zwei Brücken - die bessere Variante

Unmittelbar neben der Eisenbahnbrücke wird die neue Brücke gebaut. Währenddessen wird der gesamte Verkehr in der jetzigen Form auf der bestehenden Eisenbahnbrücke fortgeführt. Anschließend wird die Eisenbahnbrücke ohne Verkehrsbehinderung an Ort und Stelle ertüchtigt. Ein Hilfsfachwerk entlastet die Hauptfelder vorübergehend so, dass sie spannungsfrei sind - sie muss also nicht an Land gebracht werden. Mit der neuen Brücke wird die Transparenz der

alten Fachwerke der Eisenbahnbrücke in keiner Blickrichtung beeinträchtigt. Das gelingt durch die äußerst zurückhaltende Gestaltung einer schlanken, sparsam mit Seilen abge-spannten „Balkenbrücke“. Die neue Brücke erfüllt sämtliche Aufgaben des Straßen- und Schienenverkehrs sowie die Bedingungen der Schifffahrt. FußgängerInnen und RadfahrerInnen können die Donau während der Sanierung der Eisenbahnbrücke auch auf dieser Brücke queren.

Darum Brücke retten:

Wahrzeichen erhalten

Die Eisenbahnbrücke ist mit ihrem genieteten Fachwerk eine der letzten Brücken ihrer Bauart in Europa. Als Industriedenkmal der Gründerzeit ist sie unbestritten - daran ändert auch die 2013 auf politischen Druck und unter mehr als fragwürdigen Umständen durchgesetzte Aufhebung des Denkmalschutzes nichts. Die Brücke hat unzählige Hochwasser und zwei Weltkriege überlebt. Im November wird die „alte Dame“ 115 Jahre alt. Für viele LinzerInnen und Linzer ist sie untrennbar mit Kindheitserinnerungen verbunden und Teil der Linzer Geschichte.

Stauchaos verhindern

Die Zerstörung der Eisenbahnbrücke bedeutet mit Gewissheit mehr als zwei Jahre ohne Donauübergang an dieser Stelle. Das tägliche Stauchaos und der damit verbundene Verkehrsin-farkt für 15.000 Autofahrer, 4.000 RadfahrerInnen und zahllose FußgängerInnen richten einen großen volkswirtschaftlichen Schaden an. Erhalt und Neubau gewährleisten im Gegensatz dazu eine durchgehende Verbindung: Die Eisenbahnbrücke wird erst nach Errichtung der neuen, zweiten Brücke saniert.

Endlich sicher radeln

Linz hat ein Brückenproblem. Vor allem für Radfahrer. Die Nibelungenbrücke ist schlicht und einfach lebensgefährlich. Die Eisenbahnbrücke zurzeit eine gute Alternative. In Zukunft nach Fertigstellung der zweiten Brücke - ist die „alte Dame“ eine reine Rad- und Fußgängerbrücke, die ganzjährig zur Verfügung steht. Mit viel Platz und endlich sicherem Radeln, auch für Kinder. Es besteht also die historische Chance, eine kreuzungsfreie Verbindung vom Hauptplatz bis zum Pleschingersee zu schaffen.

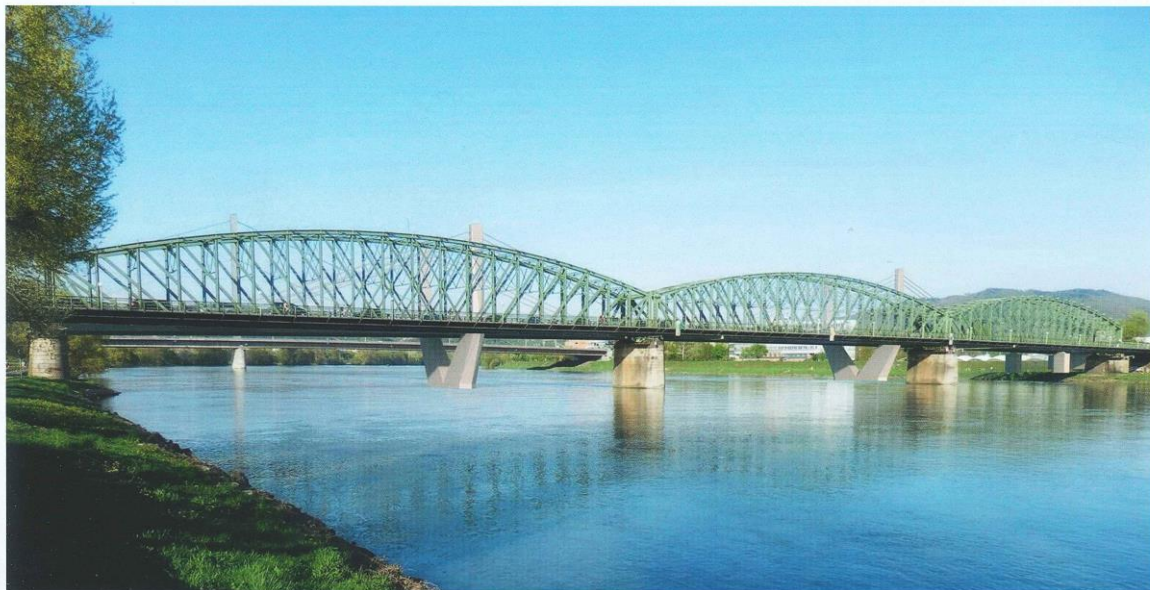
Visionen zulassen

Hat sich vor zehn Jahren jemand vorstellen können, welchen Erfolg die High Line in New York, eine zur Erholungszone umfunktionierte Hochbahnlinie, heute feiert? Zugegeben, das sind andere Dimensionen, aber die alte Eisenbahnbrücke wird mit der 2-Brücken-Lösung einen vollkommen neuen Raum für Freizeit über dem Wasser darstellen. Wir ahnen noch nicht, was sich hier abspielen wird: Flaniermeile, Konzerte, Spielplatz, Ausstellungen, eine Bar, vielleicht sogar ein Campingplatz? Wer weiß? Machen wir es möglich!

**Alte Liebe
rostet nicht.**
www.facebook.com/eisenbahnbruecke

www.facebook.com/eisenbahnbruecke
www.bruecke-retten.at
www.rettetdieeisenbahnbruecke.at

Eine Initiative der überparteilichen Plattform „Eisenbahnbrücke Retten“.



Die Kostenwahrheit: Zwei Brücken günstiger als eine

Die neue Balkenbrücke kostet dank ihrer sparsamen Ausführung (19,44 m Breite gegenüber 30,73 m der Wettbewerbsbrücke - die Breiten der Fahrbahn und Gleiseabstände sind jedoch ident!) 38 Millionen Euro. Die Eisenbahnbrücke kann nach Experten-Schätzung um 22 Millionen Euro renoviert werden. Diese Lösung ist dank intelligenter Methoden daher günstiger als der Abriss der Eisenbahnbrücke und der Neubau der Wettbewerbs-Brücke (mindestens 60 Millionen Euro)! Die 20 Millionen Euro Schaden der Staukosten* bei einem angenommenen zweijährigen Fehlen eines Übergangs an diesem Standort sind in dieser Rechnung noch nicht beinhaltet! Auf den Punkt gebracht: Die Zweibrücken-Lösung kostet weniger als ein Abriss und Neubau!

Variante A		Variante B	
Abriss	3,5 Mio.	Reparatur	22 Mio.
Neubau	60 Mio.	Neubau 2. Brücke	38 Mio.
Staukosten*	20 Mio.	Staukosten	0
83,5 Millionen		60,0 Millionen	

* 20.000 Querungen x 600 Tage x 10 Minuten Zeitverlust x 10 Euro/Std.

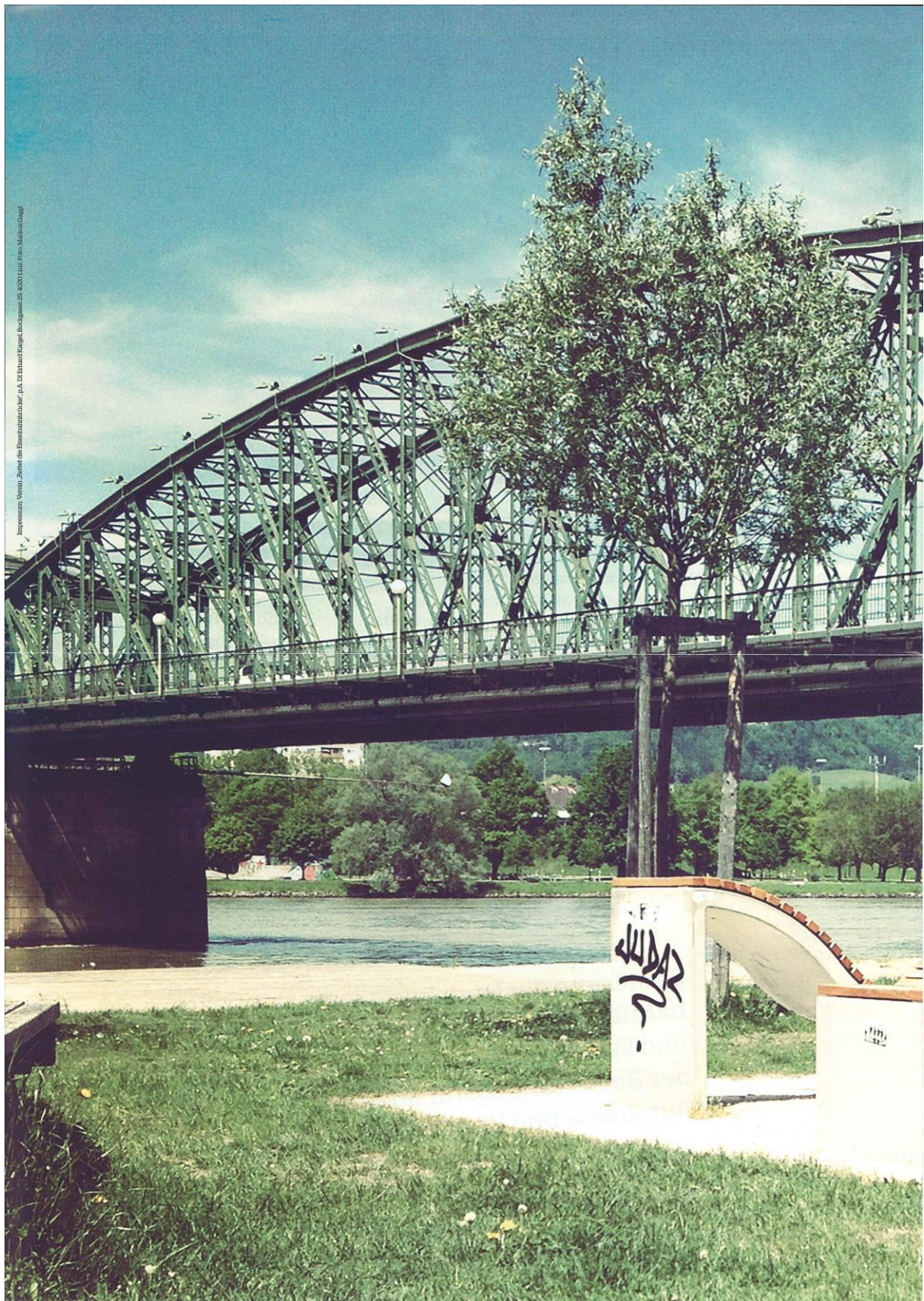
Wofür soll sich die Stadt Linz im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten einsetzen?

B

Sanierung der bestehenden Eisenbahnbrücke für FußgängerInnen und Fahrräder sowie Errichtung einer Begleitbrücke für Straßenbahn, Autobusse und Kraftfahrzeuge.



Bei der Volksbefragung am 27. September Ihr Kreuzerl bei der Variante „B“ (wie Besser)!



Im Großraum Linz fehlen Abrissgegner:

Mehrheit für Neubau der Eisenbahnbrücke

Am 27. September stimmen die Linzer und Linzerinnen auch über das Schicksal der Eisenbahnbrücke ab. Im Großraum Linz (der über das Abstimmungsgebiet weit hinausgeht) ist die Mehrheit der Neubau-Befürworter doppelt so groß wie die Minderheit der Abrissgegner, zeigt Oberösterreichs größte „Volksbefragung“.

Knapp 2000 Menschen im Großraum Linz haben bei Oberösterreichs größter „Volksbefragung“ durch die „Krone“ die Frage „Soll die alte Eisenbahnbrücke abgerissen werden?“ beantwortet. Und in dieser Region ist das Ergebnis eindeutig: Nur 26,5 Prozent sagen „Nein, dieses Linzer Wahrzeichen muss bleiben“, während 53,1 Prozent sich zum Ja zu einem Neubau bekennen. 18,7 Prozent wählen die

„ Bin für Neubau, die alte Brücke sollte in der Au auf Betonsockeln zum Teil wieder aufgestellt werden.

Ein Neubau-Befürworter

„ Die Kosten für Abriss und Neubau müssten doch auch eine gute Sanierung ermöglichen.

Ein Abrissgegner

Antwortmöglichkeit „Ich kann diese Frage nicht mehr hören“, und nur 1,7 Prozent sagen nichts.

Der Großraum Linz ist naturgemäß deutlich größer als das Stadt- und damit Abstimmungsgebiet am 27. September, die formelle Bürgerbefragung über das Schicksal der Eisenbahnbrücke kann daher immer noch ganz anders ausgehen als die „Krone“-Befragung.

Schön ist sie schon, die alte Brücken-„Lady“!



Foto: Werner Pöchlinger

EISENBAHNBRÜCKE

Zugbetrieb wird eingestellt

LINZ. Wie die ÖBB gestern in einer Presseaussendung bekannt gaben, wird der Zugverkehr über die Eisenbahnbrücke voraussichtlich mit Ende Oktober dieses Jahres eingestellt.

Für die Desiro-Züge der Mülkreisbahn, die aus Wartungsgründen über die Eisenbahnbrücke gefahren sind, haben die ÖBB eine Servicehalle in Rottenegg gebaut und eine hohe Summe in diese investiert. Ableiten kann man daraus, dass die ÖBB von einer Benutzbarkeit der Brücke über mehrere Jahre definitiv nicht ausgeht. Schon in der Vergangenheit wurden die Intervalle der Untersuchungen und die Dauer der Verkehrsfreigaben immer kürzer. Nach Durchführung umfangreicher und kostenintensiver



Bald werden keine Züge mehr über die Eisenbahnbrücke fahren. Foto: Weibhold

Verstärkungsmaßnahmen durch die ÖBB im Herbst 2012 wurde Ende 2012 die Nutzungsdauer verlängert unter Voraussetzung reduzierter Lastbilder für den Zugverkehr und einer 30 km/h-

Beschränkung. Ende März 2013 wurden weitere Verstärkungen vorgenommen um die Nutzungsdauer bis Ende 2013 verlängern zu können. Nach neuerlichen Investitionen und Verstärkungsmaßnahmen erfolgten zwei Verlängerungen der Nutzungsdauer um je sechs Monate im Jahr 2014. 2015 wurde die Eisenbahnbrücke im April und im Juni weiter untersucht und jetzt die Befahrbarkeit für die Züge um weitere zwei Monate fixiert. Laut Aussagen der ÖBB können Autos, Radfahrer und Fußgänger die Brücke bis auf weiteres benutzen. Sie wird in immer kürzer werdenden Abständen von Technikern begutachtet. Darüber, wie lange die Eisenbahnbrücke für alle Verkehrsteilnehmer wirklich noch nutzbar sein wird, können kaum seriöse Aussagen getroffen werden. ■

ANGETIPPT

Jürgen Affenzeller
j.affenzeller@tips.at



Niederlage

Dass die Linzerinnen und Linzer am 27. September über die Zukunft der maroden Eisenbahnbrücke abstimmen, ist in erster Linie nicht als Sieg der direkten Demokratie, sondern als Niederlage für die dürftige politische Verständigung in dieser Stadt zu werten. Wer sich jahrzehntelang keinen Plan für die Verwendung einer ganz überraschend alternden Brücke einigt, darf sich nicht wundern, wenn nun sogar die Sperre für den Verkehr droht. Die Stadtväter tun gut daran, zumindest das Ergebnis der Volksbefragung nicht neu zu diskutieren, sondern dem jeweiligen Auftrag nach rasch zu handeln. ■

Linz entscheidet in 24 Tagen über die Zukunft eines 116 Jahre

Sechs Argumente für die

Fast so spannend wie die Wahl des Bürgermeisters ist auch diese Frage, über die Ende September abgestimmt wird: Bleibt die Eisenbahnbrücke stehen und kommt eine zweite daneben – oder gibt es einen Abriss samt komplettem Neubau? Die Initiative „Eisenbahnbrücke retten“ liefert sechs Argumente, die jeder bedenken sollte.

Rund um den Linzer Architekten Erhard Kargel hat sich eine Plattform gebildet, die sich für den Brückenerhalt einsetzt und Stimmung macht. Ihre Argumente:

► Die neue Brücke kann ungehindert gebaut werden, während auf der Eisenbahnbrücke der Straßenverkehr mit Fußgängern und Radfahrern in der jetzigen Form weitergeführt wird.

► Nach der Fertigstellung der neuen Brücke übernimmt diese den gesamten Verkehr. Die Eisenbahnbrücke kann ungestört für Radfahrer und Fußgänger renoviert werden.

► Die täglich 20.000 Nutzer (15.000 Pkw, 4000 Radfahrer, 1000 Fußgänger) müs-

Die Brücke soll weiterhin eines der wichtigsten Kennzeichen der Stahlstadt Linz sein.

Architekt Erhard Kargel



„Brückenretter“ Erhard Kargel will den Abriss unbedingt verhindern

alten Denkmals ► Initiative will den Abriss unbedingt verhindern:

Brücke!

sen während der dreijährigen Bauzeit keine Umwege und keinen Stau erdulden.

► Nach der nötigen Sanierung steht die Eisenbahnbrücke ausschließlich als Fußgänger- und Radfahrerbrücke zur Verfügung. Sie kann sich zur „Planiermeile“ in Distanz zum Straßenverkehr entwickeln.

► Die historische, 116 Jahre alte Eisenbahnbrücke bleibt weiterhin eines der wichtigsten Kennzeichen der Stahl- und Kulturstadt Linz.

► Die Zwei-Brücken-Lösung ist aus einer Reihe von Gründen billiger als ein Abriss und nötiger Neubau.

Was meinen Sie? Schreiben Sie uns Ihre Meinung: „OO-Krone“, Theaterspöckstraße 31, 4020 Linz – oder ganz einfach per E-Mail an ooe.regional@kronenzeitung.at

ooe.regional@kronenzeitung.at

Für die einen ist die Eisenbahnbrücke eine Zumutung, für die anderen ein Wahrzeichen der Stadt Linz.



Foto: Horst Schauer (2)

Das freie Wort in Linz

Ermüdendes Larifari

An alle sich vor den Wählern fürchtenden „Politiker“. Die ausgediente Eisenbahnbrücke muss weg. Und eine neue, zu den Gegebenheiten passende soll her. Bei anderen Entscheidungen wurde der Wählerwille ja auch noch nie berücksichtigt. Von Volksvertretern hätte ich mehr erwartet als dieses ermüdende Larifari.

Hans Berger, Linz

Nicht ersetzbar

Die Brücke ist ein mehr als würdiges Denkmal für die Stadt. Abbruch und Verschrottung sind ein unwürdiges Vorgehen! Sie sollte uns eine kreative Lösung wert sein!

Mag. Hayk Pöschl, Kirchschlag

Bogenbrücke für Linz

Bitte endlich weg damit, und rasch eine neue Brücke bauen. Eine Sanierung käme viel zu teuer, und das nur für Fußgänger und Radfahrer – völlig überzogen! Wer sich von der Ansicht der Brücke nicht trennen will oder kann, der soll doch zur Steyregger Brücke gehen, dort steht eine gleichartige Eisenbahnbrücke! Die jetzt vorgesehene Bogenbrücke passt doch sehr gut zu Linz!

Karl Angerer, Linz

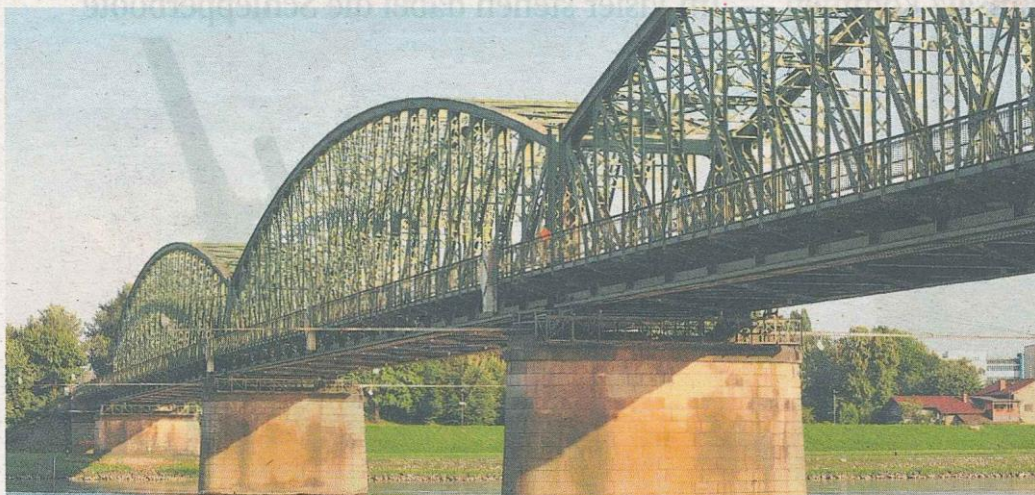
Bitte weg damit!

Angeichts von Swap und sonstigen Finanzzücken soll das Geld nicht für die alte Brücke ausgegeben werden. Bitte weg damit. Die neue Brücke soll aber bitte auch Fußgänger und Radfahrer berücksichtigen.

Michaela Zimmermann, E-Mail

„Unser Rettungsplan steht“

Plattform legt Sanierungsverfahren, Verkehrsplanung der Zwei-Brückenlösung vor



Am 27. September entscheiden die Linzer, ob die Eisenbahnbrücke abgerissen und durch eine neue Donauquerung ersetzt oder saniert wird.

Foto: Stadt Linz

LINZ – Rechtzeitig vor der Volksabstimmung über die Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke am 27. September präsentierte gestern die Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“ ihr Konzept für die Sanierung der Donauquerung. „Unser Rettungsplan steht!“, sagte ÖVP-Stadtparteiobmann Vbgm. Bernhard Baier. Man sei überzeugt, die Linzer davon überzeugen zu können, dass die Zwei-Brücken-Lösung die bessere Variante sei. „Es wird aber knapp“, so Baier. Wie Plattform-Sprecher Erhard Kargel erläuterte, könne laut der Salzburger Firma Oberhofer Stahlbau die Brücke an Ort und

Stelle im Bestand saniert werden und müsse nicht wie von der Stadt Linz behauptet abgebaut und an Land repariert werden.

Spezielles Verfahren senkt Sanierungskosten

Dadurch könnten die Sanierungskosten von 40 Mio. auf 28 Mio. Euro gesenkt werden, gleichzeitig würden damit Staukosten in Höhe von 20 Mio. Euro wegfallen. Inklusiv der Errichtung einer zweiten Donauquerung um 38 Mio. Euro wäre dies auch billiger als ein Abriss der Eisenbahnbrücke samt Errichtung einer neuen Brücke für Straßenbahn,

Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger.

Zudem würde die Zwei-Brücken-Lösung laut den Brückenrettern eine Entflechtung der Verkehrswege mit mehreren positiven Effekten bringen. So könnten etwa Radfahrer kreuzungsfrei von Hauptplatz bis zum Pleschinger See fahren. Beeinträchtigungen gebe es weder für den Blau-Weiß-Fußballplatz, noch für das Gasthaus Lindbauer oder die Schrebergärten. Verkehrs-Referentin Vbgm. Karin Hörzing (SPÖ) betonte, dass die Plattform ihre Vorbehalte gegen die Zwei-Brücken-Lösung nicht haben entkräften können. *hw*



Umstrittene Verkehrsführung bei Zwei-Brücken-Lösung

Eisenbahnbrücke: Befürworter für den Erhalt des Bauwerkes präsentierten konkreten Vorschlag – massive Kritik von der SP

LINZ. Die Forderung der Mitglieder der Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“ ist lange bekannt. Nun präsentierte die Gruppierung, der auch Vertreter von VP, FP und Neos angehören, die dazugehörigen Pläne, wie eine Verkehrsführung aussehen kann, wenn tatsächlich eine Zwei-Brücken-Lösung kommen sollte.

Wie mehrfach berichtet, können am 27. September die Linzer Bürger per Volksbefragung über die Zukunft der historischen Eisenbahnbrücke entscheiden. Dass sich ein weiterer Donauübergang stromabwärts der „Alten Dame“ für den Betreiber des Gasthauses Lindbauer und die Bewohner der Linken Brückenstraße negativ auswirken würde, weisen die „Brückenretter“ zurück.

„Positive Effekte“

„Insbesondere durch die Verschiebung der geplanten zweiten Straßenbahnachse nach Westen kann eine Entflechtung der Verkehrswege mit positiven Effekten erfolgen“, sagt Erhard Kargel, Sprecher der Initiative „Eisenbahnbrücke Retten!“. Bei den Plänen, die von der Firma KSM-Ingenieure erstellt worden sind, wäre unter anderem die Anbindung der

Ferihumerstraße in die Linke Brückenstraße leichter zu bewerkstelligen, argumentieren die „Brückenretter“. Außerdem wäre eine Führung des Individual- sowie des öffentlichen Personennahverkehrs in der Linken Brückenstraße leichter möglich, da eine Querung der zuletzt genannten Straße durch die Straßenbahn nicht mehr gegeben wäre (siehe Grafik).

„Abenteuerliche Fehlplanung“

Kein gutes Haar an den Ausführungen lässt hingegen die für den Verkehr zuständige Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SP). Sie spricht von einer „abenteuerlichen Fehlplanung“ und kritisiert unter anderem, dass durch „komplizierte Verflechtungen“ und „unübersichtliche Kurven“ Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmern an den Brückenenden programmiert seien.

Außerdem müsste die Linke Brückenstraße zwischen Brücke und Freistädter Straße völlig umgebaut werden. Dies koste viel Geld. Darüber würden sich die „Brückenretter“ aber ausschweigen. Die Plattform beziffert die Kosten für die Zwei-Brücken-Lösung mit rund 60 Millionen Euro. Die SP bezweifelt die Angabe. (cb)

BRÜCKENSPERRE

Am Wochenende lockt die Klangwolke nach Linz. Das hat auch in diesem Jahr Auswirkungen auf den Verkehr in der Landeshauptstadt. Am 5. September ist nämlich aufgrund der Großveranstaltung die Eisenbahnbrücke

für Kraftfahrzeuge, Fahrräder und Fußgänger von 19 bis 21 Uhr nicht benutzbar. Zudem ist das gesamte Jahrmarktgelände am Urfahrner Donauufer in der Zeit von 5 Uhr früh bis 24 Uhr gesperrt.

2 Fragen an...

ALEXANDER OBERHOFER

Gründer des Unternehmens Oberhofer Stahlbau GmbH

Der 61-jährige wurde von den „Brückenrettern“ beauftragt und spricht über eine mögliche Reparatur der Eisenbahnbrücke an Ort und Stelle.



Foto: cb

1 Wie sieht Ihr Vorschlag konkret aus?

Dabei würden sogenannte Hilfsfachwerke angefertigt, und im Inneren der Brücke montiert. Wir hätten dann eine Brücke in der Brücke. Dadurch wäre die Eisenbahnbrücke spannungsfrei und es könnte jeder Teil gefahrlos ausgetauscht werden.

2 Wie hoch wären die Kosten und wie lange würde das dauern?

Die Arbeiten würden bis zu zwei Jahre dauern. Die Kosten lägen bei rund 22 Millionen Euro. (cb)

Eisenbahnbrücke

Welche Lehren können wir aus dieser gegebenen Situation ziehen? Wahrlich immer jene, die die StadtRundschau in Ausgabe Nr. 33 vortrefflich auf den Punkt gebracht hat. Es werden Laien gefragt, obwohl fachliche Kompetenz gefordert ist. Begründet darin, dass die Politik nicht alleinig die Verantwortung zu übernehmen gewillt ist. Oder haben sie uns gefragt, wenn unser hart verdientes Steuergeld verspekuliert wurde? Ohne einer Partei irgendwie die Stange zu halten, aber laut Donaustädter-Ausgabe soll ein ausgedientes Bauwerk am Leben erhalten werden, koste es, was es wolle. Kaufmännisch gesehen völliger Schwachsinn, sehr wohl fallen auch nachhaltig Erhaltungskosten, periodische Prüfverfahren etc. an, die zusätzlich die Stadt belasten. Die Totalsanierung und die neue Brücke bleiben sowieso nicht aus. Es ist allerhöchste Zeit, einmal wirklich für die Linzer eine Lebensqualität zu ermöglichen. Ebenso die permanenten Anprangerungen, dass es an Einsparungswillen mangelt, aber im Gegenzug eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer um 40 Millionen in den Sand zu setzen, birgt einen Widerspruch in sich.

**Gerald Oberrader,
Linz**

Auch Abrissbefürworter nennen Argumente:

Eisenbahnbrücke ist am Ende ihrer Lebensdauer!

Wird die Eisenbahnbrücke abgerissen – oder doch saniert? Das ist noch völlig unklar! Die Befürworter für einen Abriss haben wie ihre Kontrahenten viele Argumente, die für einen totalen Neubau stehen. Ein Beispiel: Wird die Brücke saniert, sind 50 Prozent der Eisenteile auszutauschen – was ein Vermögen kostet!

Der Architekt und Mitbegründer der Plattform „Brücke für Linz“, Jörg Stögmüller, lud den Brückenbauexperten Johann Stranzinger zum Lokalaugenschein. Ergebnis: Die Stromtragwerke seien stark verrostet und der Untergurt über der Fahrbahn sei bereits so schwer beschädigt, dass dieser Teil des Übergangs nicht mehr zu sanieren sei. Außerdem: Jeder, der die Brücke besichtigt, sieht an etlichen

Stellen Rost, so die Argumente der Initiative.

Nachgedacht wird aber auch, was passiert, wenn sich die Linzer für einen Erhalt entscheiden und saniert werden müsste. Das könne nur an Land passieren, denn eine Sanierung vor Ort sei viel zu teuer. Weiteres Problem: Wenn tatsächlich saniert wird, müssten Hilfstragwerke montiert werden – und das wiederum würde den Schiffsverkehr behindern.

Foto: „Krone“



Architekt Jörg Stögmüller (li.) von der Initiative „Brücke für Linz“ lud zu einem Lokalaugenschein. Ergebnis: An sehr vielen Stellen sei Rost stark sichtbar. Stimmt Linz für den Erhalt, müssten 50% der Teile des Übergangs ausgetauscht werden.

Eine Kletterpartie hinab zum Unterbau der Linzer Eisenbahnbrücke

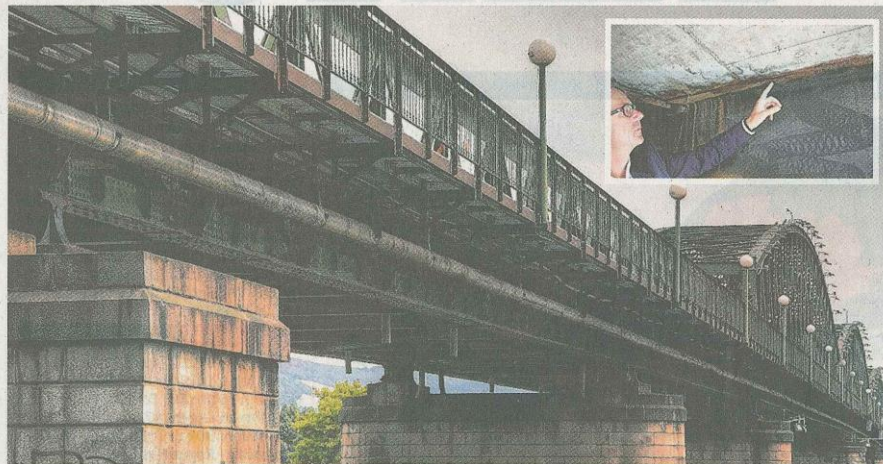
Die Plattform „Brücke für Linz“ lud zu einer Begehung der etwas anderen Art

LINZ. Die Eisenbahnbrücke hat wohl jeder Bürger der Landeshauptstadt mindestens einmal in seinem Leben zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem Auto überquert. Den Unterbau des ob seines baulichen Zustandes in den vergangenen Jahren heiß diskutierten Bauwerkes kennen jedoch nur wenige. Die OÖNachrichten erhielten die Möglichkeit, hinabzusteigen und sich das Bauwerk gemeinsam mit Experten Johann Stranzinger, der die Brücke laufend auf ihren Zustand untersucht, einmal von unten anzusehen.

Ein schmaler, leicht zu übersehender Deckel verbirgt den Abgang hinab zu einer der Inspektionswagen genannten Plattformen, die bei den Brückenpfeilern angebracht sind. Mit diesen kann man jeweils zwischen zwei Pfeilern hin und her fahren, um dadurch mögliche Schäden an der Unterseite festzustellen. Wer unter Höhenangst leidet oder mehr Körperrumfang aufweist, der sollte den Abstieg wohl eher meiden.

Herausfordernder Abstieg

Eine steile, schmale Leiter, ähnlich wie auf einem Boot, führt hinab. Als wären dies der Herausforderungen noch nicht genug, gilt es bei jedem Schritt darauf zu achten, sich nicht den Kopf an einer der vielen Eisenverstrebungen zu stoßen, die hier verlaufen. Das



Auch Architekt Jörg Stögmüller (kleines Foto) machte sich von der Unterseite der Brücke ein Bild. Fotos: Weihbold, Brücke für Linz

Bild, das sich an diesem Teil der Unterseite der Brücke bietet, ähnelt jenem auf der Oberseite. Auch hier sind etliche Stellen zu erkennen, an denen der Rost im Laufe der Jahre seine Spuren hinterlassen hat. „Dabei haben wir auch an der Unterseite einige Stellen schon repariert und neu gemacht“, sagt Stranzinger, der seit 2010 die „Alte Dame“ im Auftrag der ÖBB regelmäßig kontrolliert.

Wie lange das Bauwerk noch für den Individual- und den öffentlichen Verkehr sowie für Fußgänger und Radfahrer geöffnet bleiben

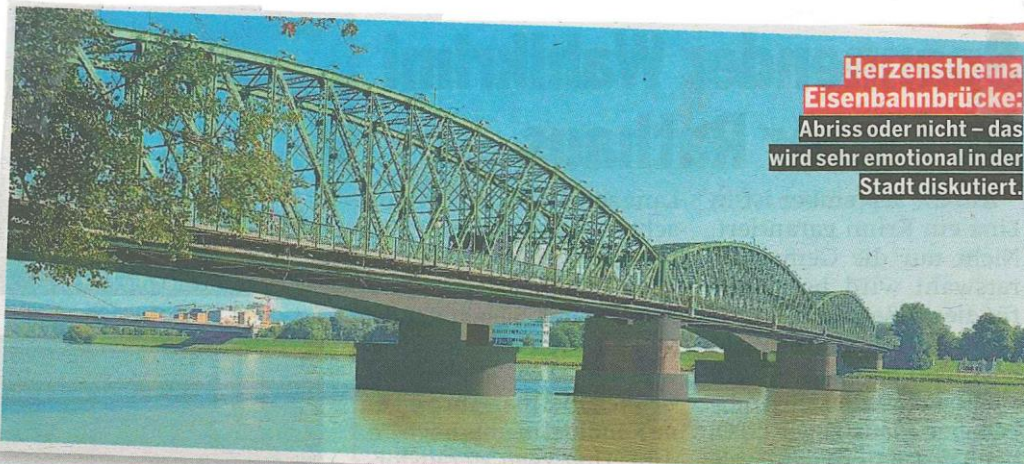
kann, vermag auch er nicht zu sagen. „Das hängt von vielen Faktoren ab, unter anderem auch, ob wir einen strengen Winter haben.“

Fix ist für ihn nur eines: Sollte die Eisenbahnbrücke erhalten bleiben (darüber werden am 27. September die Linzer Bürger befragt), dann müsste ob der Schäden der gesamte untere Teil bis zu einer Höhe von rund 1,50 Meter neu gemacht werden.

„Rund 50 Prozent der Brücke müssten ausgetauscht werden“, sagt auch Jörg Stögmüller. Der Architekt ist Mitglied der Initiative

„Brücke für Linz“, die sich für einen Neubau anstelle der Eisenbahnbrücke ausspricht und zumindest Teile der historischen Donauquerung künftig anderweitig nutzen möchte.

Seine Angaben bezweifelt Brückenbauexperte Erhard Kargel, Sprecher der Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“. „Der Teil der Brücke, der erneuert werden müsste, ist sicher geringer als 50 Prozent. Man muss es halt wollen und nicht ständig nur alles zusammentragen, was gegen die Brücke spricht“, sagt er. (cb)



**Herzensthema
Eisenbahnbrücke:**
Abriss oder nicht – das
wird sehr emotional in der
Stadt diskutiert.

Darüber entscheiden die Linzer: Wird Eisenbahnbrücke abgerissen?

Am Wahltag stimmen die Linzer auch über die alte Eisenbahnbrücke ab: Soll sie abgerissen oder neben der neuen, die bis 2020 gebaut wird, saniert werden?

● **Potocnik:** „Die Zweibrückenlösung kostet 22 Mio. für die Sanierung und 38 Mio. für die zweite neue Brücke. Die Variante Abriss und Neubau kostet aber 60 Mio. Euro – plus drei Jahre ohne Brücke und Dauerstau.“

● **Baier:** „Die Eisenbahnbrücke

ist ein Wahrzeichen, wir brauchen diese Donauquerung wie einen Bissen Brot. Bei einem Abriss wären mit einem Schlag 10% mehr Autos auf der Nibelungenbrücke. Ohne die Brücke bricht totales Stauchaos aus.“

● **Schobesberger:** „Klar hängt mein Herz ein Stück weit an dieser Brücke. Deshalb wurde geprüft, ob sie für Fuß- und Radweg zu erhalten ist. Aber alle Gutachten sagen: Keine Sanierung kann siche-

re dauerhafte Nutzung garantieren. Wir sind an einem Punkt, wo es kein Zurück mehr gibt.“

● **Luger:** „Die Eisenbahnbrücke emotionalisiert und polarisiert, mit den fragwürdigsten Argumenten. Die Eisenbahnbrücke ist nahe am Ende. Alle zwei Monate wird derzeit entschieden, ob sie überhaupt noch nutzbar ist. Ich weiß, dass ich mit 40 Mio. Euro Sinnvolleres tun kann als eine Sanierung.“

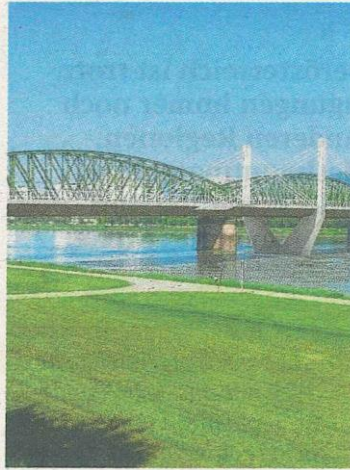
SANIERUNG ODER ABRISS

Brücke weiter Thema

LINZ. „Nach der Fertigstellung einer neuen Begleitbrücke soll der gesamte Verkehr auf diese umgeleitet werden. Die Eisenbahnbrücke kann somit an Ort und Stelle im Bestand saniert werden. Ein Abbau und eine Reparatur an Land sind damit vom Tisch“, präsentierte die überparteiliche Plattform „Eisenbahnbrücke retten“ vergangene Woche einen neuen 2-Brücken-Entwurf. Ziel: Sanierung der bestehenden Eisenbahnbrücke für Fußgänger und Radfahrer sowie die Errichtung einer Begleitbrücke für Straßenbahn, Autobusse und Kraftfahrzeuge.

Scharfe Kritik von SPÖ

„Ein dreimaliger Richtungswechsel der Straßenbahn in Form von drei engen Kurven auf kürzester Strecke im Bereich des Gasthauses Lindbauer würde einen katas-



2-Brücken-Lösung Grafik: Brücke retten!

trophalen Fahrkomfort für die Fahrgäste bedeuten. Außerdem steht die technische Machbarkeit und die eisenbahnrechtliche Genehmigungsfähigkeit in den Sternen“, übt Verkehrsstadträtin Karin Hörzing (SP) jedoch scharfe Kritik an den Plänen. ■

Eisenbahnbrücke: Idee für künftige Verkehrslösung

LINZ. Ob die Eisenbahnbrücke erhalten bleibt oder abgerissen wird, entscheiden am 27. September die Linzer Bürger bei einer Volksabstimmung. Unabhängig von deren Ausgang präsentierte die für den Verkehr zuständige Vizebürgermeisterin Karin Hörzing (SP) das Ergebnis der Untersuchungen über die künftige Verkehrslösung. Annahme war dabei, dass die Eisenbahnbrücke durch einen Neubau ersetzt wird. Bei der gestern präsentierte Lösung wären für den Autoverkehr keine Richtungswechsel und Verschwenkungen möglich. Die Straßenbahn (die zweite Schienenachse soll ja über die Brücke führen) würde durch größere Schienen- und Fahrbahnradien schnell vorankommen, hieß es gestern. Kritik übte Hörzing erneut an den Plänen der „Brückenretter“ für eine Verkehrsführung bei einer Zwei-Brücken-Lösung.



Neue Eisenbahnbrücke: Flüssigerer Verkehr

Herr Bürgermeister, wie stimmen Sie bei der Befragung?

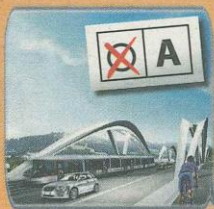
Ich kreuze „A“ an. Also für die neue Eisenbahnbrücke.

Warum?

40 Mio Euro günstiger als 2 Brücken.

Flüssigerer Verkehr.

Und sie sieht gut aus:



Architekt Jörg Stögmüller (li.) bemängelt den schlechten Zustand der Brücke. Foto: Brücke für Linz



Das Konzept der Brückenretter soll die Anbindung der Ferihumerstraße in die Linke Brückenstraße erleichtern. Foto: ÖVP Linz

Streit um Brücke spitzt sich zu

„Brückenretter“ und „Brücke für Linz“ kämpfen um Argumente

■ LINZ (jog). Die Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“, in der sich unter anderem die Parteien ÖVP, FPÖ und NEOS engagieren hat kürzlich ihr Konzept zur Sanierung und Verkehrsplanung präsentiert. Gemeinsam mit der Firma Oberhofer Stahlbau schlagen sie eine Sanierungstechnik vor, die ein Hilfsfachwerk vorsieht. Damit sollen die Brückenteile entlastet werden

und möglich machen, dass Brückenteile vor Ort saniert und nicht abtransportiert werden müssen. Auch ein Verkehrskonzept zur Anbindung wurde vorgestellt. „Unser Konzept liegt auf dem Tisch und ist absolut machbar“, sagt Vizebürgermeister Bernhard Baier. Gegenargumente folgten auf dem Fuß. „Die Linke Brückenstraße müsste zwischen Brücke und

Freistädter Straße völlig umgebaut werden. Über zusätzliche Kosten wird geschwiegen“, sagt SPÖ-Stadträtin Karin Hörzing. Auch Architekt Jörg Stögmüller (Plattform „Brücke für Linz“) hat Einwände: „Die Eisenbahnbrücke ist ein Bauwerk, das am Ende seiner Lebensdauer angekommen ist.“ 50 Prozent der Brücke müssten ausgetauscht werden.

1464014

Heute, 15.09.2015, S. 15.

Plan: Brücke zu Garten auf Donau machen

Am 27. September wird in Linz auch darüber abgestimmt, ob die Stadt eine neue Donaubrücke bekommen soll,

Von Peter Reidinger

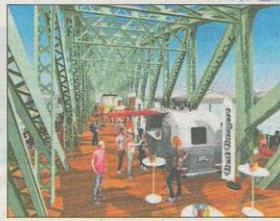
oder ob die Eisenbahnbrücke saniert und mit einer Zusatzbrücke ausgestattet wird.

Die Plattform „Brücke für Linz“, die den kompletten Neubau fordert,

hat gemeinsam mit der Linz AG Ideen zu einer Weiterverwendung der Eisenbahnbrücke gesammelt und von einer Jury bewerten lassen.

Am Montag wurde das Sieger-Projekt präsentiert: der „schwimmende Garten“ des in München lebenden Grafik-Designers Wolfgang Biebach. Sein Konzept haucht der alten

Brücke laut Jury Leben ein, die Umsetzung ist realistisch, es kommen mehrere Standorte in Frage ■



Die Eisenbahnbrücke bald als „schwimmender Garten“?

Aus 93 weltweiten

Brücke

Kreative Köpfe aus aller Welt tobten sich nun auf Initiative der Plattform „Brücke für Linz“ online aus und reichten 93 Ideen ein, wie die Eisenbahnbrücke im Falle eines Abrisses weitergenutzt werden könnte. Sieger ist ein „schwimmender Garten“!

Ganz zu Staub zerfallen soll die Eisenbahnbrücke aus Sicht der SP-nahen Plattform „Brücke für Linz“, die für den Neubau ist, auch bei einem Abriss nicht. Sollten sich die Linzer am 27. September also für eine neue Querung entschei-

Ideen zur Nachnutzung siegte „Der schwimmende Garten“:

als grüne Donau-Oase

den, will die Plattform einen schwimmenden Garten aus der Brücke zaubern!

Auf der weltweiten Plattform upcycle-the-bridge.jovoto.com häuften sich in nur einem Monat 93 ausgefallene Ideen mit 821 Visualisierungen zur Neugestaltung der „Alten Lady“ an. Darunter die „Donautreppe“, bei der Teile der Brücke in eine Aussichtsplattform münden, ein Kletterturm oder ein Open-Air-Thea-

ter. „Die hohe Qualität der Einreichungen ist beeindruckend“, freut sich Thomas Gegenhuber, Mitbegründer der „Brücke für Linz“.

Vier Stunden brauchte die

Jury, bestehend aus einem Ziviltechniker, einem Architekten und Vertretern der Linz AG, um den Sieger zu küren. Das simple Konzept des Münchner Grafik-Designers und 3D-Illustrators Wolfgang Biebach überzeugte am meisten. Bei seinem „The Floating Garden“ wird ein Bogen der Brücke auf einen Schwimmkörper gesetzt, der mit Sitzcken, Liegestühlen, Pflanzen und eventuell auch Marktständen geschmückt wird. Laut Jury ist die Umsetzung realistisch – wie viel die grüne Oase kosten und wer sie zahlen würde, ist noch offen.



Foto: Wolfgang Biebach

Der schwimmende Garten in der Donau

Alte Brückenkonstruktion könnte Linz als schwimmender Garten dienen

Plattform „Brücke für Linz“ präsentiert Siegerprojekt eines weltweiten Ideenwettbewerbes

LINZ. Auch wenn ein Neubau der Eisenbahnbrücke für sie außer Diskussion steht, verfolgt die Plattform „Brücke für Linz“ auch das Ziel, die Konstruktion nicht einfach zu zerstören, sondern in anderer Form zu nutzen. Eine Möglichkeit wäre ein schwimmender Garten, wie ihn der Münchner Grafik-Designer Wolfgang Biebach vorgeschlagen hat. Es ist das von einer Jury ausgewählte Siegerprojekt eines Ideenwettbewerbes, zu dem die Initiative über die Kreativ-Plattform *jovoto* aufgerufen hatte.

Insgesamt 93 Ideen aus aller Welt fanden innerhalb eines Monats den Weg nach Linz. Es waren durch die Bank kreative und interessante Beiträge darunter, wobei Architekt Jörg Stögmüller insgesamt von der Qualität der Entwürfe überrascht war, wie er gestern bei der Präsentation sagte. Innovationsforscher Thomas Gegenhuber war sogar beeindruckt von der Vielzahl an Ansätzen, die historische Brückenkonstruktion in einen neuen städtebaulichen Kontext zu stellen.

Bei der Auswahl des Siegerprojektes legte die vierköpfige Jury um Architekt Wolfgang Steinlechner Wert auf die technische wie finanzielle Machbarkeit. „Das Pro-



„The Floating Garden“ nennt sich das Projekt, das das alte Brückenbauwerk in Linz für sich nutzt.

Modellfoto: Biebach

jekt des schwimmenden Gartens lässt architektonisch und ästhetisch viel von der alten Brücke übrig“, sagte Steinlechner. Zudem sei die öffentliche Nutzung ein wichtiger Punkt gewesen, der in diesem Fall in Form eines Rückzugsgebietes oder als Markt vorstellbar wäre. Die „Neuinterpretierung der

Eisenbahnbrücke“ sei zudem vom Standort her flexibel, könnte in Verlängerung des Donaustrandes oder im Hafengelände verwirklicht werden. Eine Umsetzung sei realistisch, so die Plattform „Brücke für Linz“.

Das Siegerprojekt werde nun den politisch Verantwortlichen

übermittelt und versteht sich als Diskussionsbeitrag. Mehr könne es auch nicht sein, hieß es. Am 27. September werden die politischen Kräfte in Linz neu festgelegt, und die Bevölkerung entscheidet über die Zukunft der Eisenbahnbrücke. Dann werde man endgültig wissen, wohin der Weg geht. (rgr)

Aus Brücke wird schwimmender Garten für Linz

Sieger aus 93 Ideen für Umnützung

Aus aller Welt kamen Vorschläge, was aus der Eisenbahnbrücke machbar wäre.

Linz. Erst am 27. September entscheiden die Linzer, ob die Eisenbahnbrücke neben der neuen Donauquerung stehen bleibt oder nicht. Sollte der Abriss kommen, ist das nicht das Ende. Der Verein „Brücke für Linz“ rief zusammen mit der Linz AG zum Ideenwettbewerb für eine Umwidmung auf. „Ein Neubau der Eisenbahnbrücke ist die beste Lösung. Gleichzeitig soll der alten Brücke ein neues Leben eingehaucht werden“, sagt Architekt Jörg Stögmüller vom Verein.

93 Projekte aus der ganzen Welt gingen ein, von Kanada über Indonesien bis Norwegen. Zum Sieger

kürte die Jury „The Floating Garden“ vom Münchner Wolfgang Biebach. Dabei wird der Mittelteil der Brücke auf einen Schwimm-Ponton gesetzt und mit Pflanzen und Liegestühlen zum schwimmenden Garten. Auch ein „Schwimmender Markt“ wäre denkbar. Auf Platz zwei und drei landeten ein Aussichtsturm und Markthallen aus dem Stahlgerüst.

Online-Jury. 3.000 Euro Preisgeld gehen an Biebach, insgesamt 7.000 Euro werden an die weiteren zehn besten Ideen vergeben. Sie präsentieren sich auf der Plattform upcycle-the-bridge.jovoto.com und reichen von Gokart-Bahn über Brauerei bis Kino.



Platz 1

Der Sieger: Der Mittelteil wird zum Floating Garden.



Platz 2

Aussichtsturm „Donautreppe“.



Platz 3

Brücke als Markthallen.



Stylisches Open-Air-Kino.

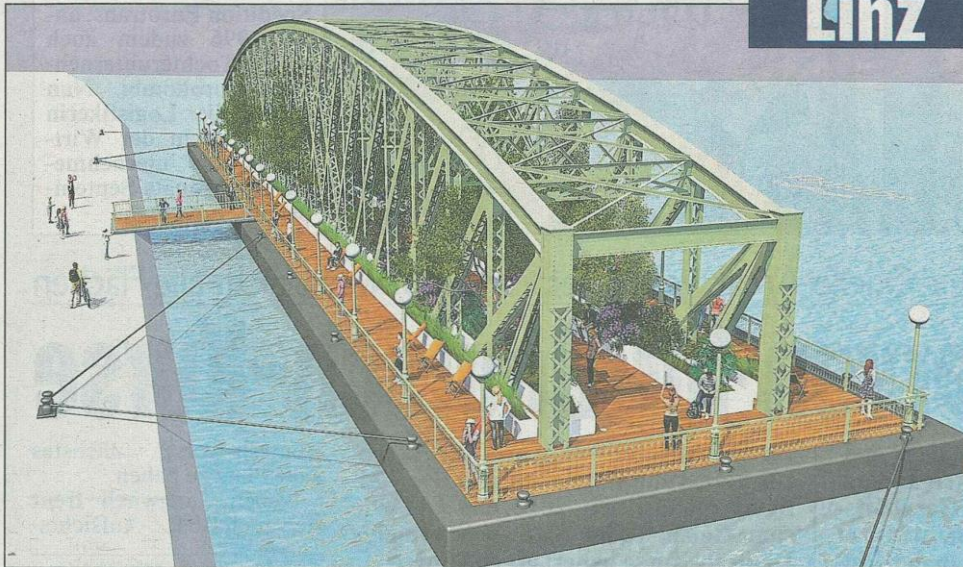


Aus Kanada: Linzer Torte.

Brauerei am Ufer.

will 10% ► Lorenz Potocniks konkrete Idee:

die Linzer Finanzen



Fotos: Stadt Linz

Die Eisenbahnbrücke könnte nach dem Abriss zu einem mobilen Garten mit Marktständen werden

Innovationsforscher hält auch mobiles Konstrukt für möglich

Hafenbecken wären möglicher Standort für den Donau-Garten

Falls die Eisenbahnbrücke einem Neubau weichen muss, könnten Teile von ihr zu einem schwimmenden Garten umfunktioniert werden – die Idee verkündete am Montag die Plattform „Brücke für Linz“, wir berichteten. Einen Standort für die Oase hat man noch nicht ins Auge gefasst, naheliegend wäre aber der Hafen.

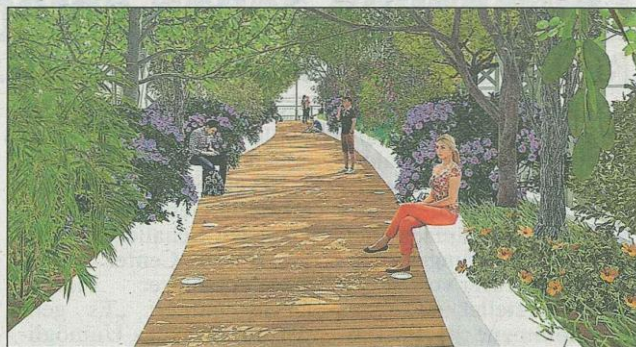
Es war nur eine Frage der Zeit, bis sich zum „Floating Garden“ eine Facebook-Gruppe formiert. Viel Lob findet sich unter „Linz braucht einen schwimmenden Garten“ schon für die Idee, auch die SP ist begeistert. Während die VP davon überzeugt ist, dass die Eisenbahnbrücke stehen bleibt.

Wo genau der Garten zum Relaxen einladen könnte, ist noch unklar. „Die Hafenbecken mit ruhigem Gewässer würden passen, auch, weil dort die Hafen-City geplant ist. Genial wäre ein mobiler Garten! Experten müssten

aber prüfen, ob der Bogen der Eisenbahnbrücke unter den Donau-Querungen durchpasst“, so Innovationsforscher Thomas Gegen-

huber, der auch an der Donaulände Standorte sähe.

Was Erinnerungen an das 2009 vor dem AEC installierte „Linzer Auge“ weckt: Die Plattform wurde beim Hochwasser 2010 aus der Verankerung gerissen und versank. Gegenhuber: „Das würde kein zweites Mal passieren. Im Hafen ist ja ein Hochwasserschutz geplant.“



ooe.regional@kronenzeitung.at

Auch die SP sieht die schwimmende Oase als Bereicherung für Linz

EISENBAHNBRÜCKE

Neues Projekt schlägt Umnutzung vor

LINZ. Ein neuer Vorschlag zur Zukunft der Eisenbahnbrücke falls diese durch einen Neubau ersetzt werden sollte, kam nun von der Plattform „Brücke für Linz“. Diese will die alte Brücke gegebenenfalls umnutzen.

„Ein Neubau der Eisenbahnbrücke ist die beste Lösung für Linz. Gleichzeitig soll der alten Brücke ein neues Leben eingehaucht werden“, erklärt Architekt Jörg Stögmüller den Grundgedanken hinter dem Vorschlag. Auf der Kreativ-Plattform jovoto wurden von kreativen Köpfen aus der ganzen Welt 93 Ideen eingereicht wie das weitere Leben der Eisenbahnbrücke aussehen könnte, sollte die Abstimmung am 27. September für einen Neubau ausfallen. Von einer Jury wurde nun



Eine neue Idee ist es, die Eisenbahnbrücke künftig zu einem Wohlfühl-Bereich umzunutzen. Grafiken: Brücke für Linz/Wolfgang Biebach

ein Sieger ausgewählt. Bei dem Projekt wird der mittlere Teil der alten Brücke auf einen schwimmenden Ponton gesetzt. Durch die Pflanzen wird der Brückenbogen zu einem schwimmenden Garten mit Liegestühlen und eventuell auch einem „Schwimmen-

den Markt“, der kulinarischen Genuss am Wasser ermöglicht. Dass eine Umnutzung möglich ist, zeige das Vorbildprojekt Radwegsteig Schiffstadllacke, wo das Land OÖ, die Gemeinde Ostermiething und die Wirtschaft an einem Strang gezogen haben,

um die Umnutzung umzusetzen. „Finanzierungsquellen wären private Spenden, Verkauf von Brückenpatenschaften oder Crowdfunding“, unterstreicht Thomas Gegenhuber, Mitbegründer der Plattform die vielfältigen Finanzierungsinstrumente. ■

UMFRAGE

Eisenbahnbrücke: Sanieren oder abreißen?

LINZ. Am 27. September wird bei einer Volksabstimmung darüber entschieden, wie es mit der baufälligen Eisenbahnbrücke weitergeht. Die Tips-Jugendredakteure Linda, Anna und Manuela haben vorab schon einige Meinungen der Bevölkerung dazu eingeholt.



» Ich finde, dass eine Sanierung der Brücke der bessere Weg wäre. Ein Abriss wäre genauso teuer wie eine Sanierung und immerhin ist die Brücke ein richtiges Wahrzeichen von Linz.«

Laura Bauer
Alkoven



» Mir ist es eigentlich gleich was getan wird. Wenn sie abgerissen werden muss, dann bin ich auf jeden Fall dafür, dass sie abgerissen wird. Abstimmen werde ich schon gehen und für einen Abriss und den Neubau der Eisenbahnbrücke stimmen.«

Nicole Schiesswald
Linz



» Zu allererst finde ich es super, dass es eine Abstimmung gibt – sehr demokratisch! Ich würde für die Sanierung stimmen, da das Traditionelle bestehen bleiben soll. Außerdem finde ich die zweite Brücke eine optimale Lösung für den Verkehr. «

Georg Thanner
Puchenu



» Man sollte sie einfach wegreißen! Da hat man ja Angst, dass sie zusammenbricht, wenn man darüberfährt. Wenn sie nicht reparabel ist, muss man eben etwas anderes machen. Meiner Meinung kostet die Sanierung nur unnötig viel Geld.«

Manfred Hackl
Linz



» Sie soll saniert werden, erstens einmal wegen dem Verkehr. Es bleibt mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger und die zweite Brücke daneben ist optimal für Autos beziehungsweise öffentliche Verkehrsmittel. Außerdem hat sie für mich auch einen nostalgischen Wert.«

Thomas Gstöttenmayr
Linz



» Die alte Brücke soll auf jeden Fall weg! Man muss wissen, wenn eine Sache ausgedient hat und die Tage der Eisenbahnbrücke sind schon lange gezählt. Mein Mann sagt auch wenn der Rost einmal in der Brücke ist, dann geht er nicht mehr heraus.«

Magarete Leitenmüller
Linz



MEINUNG

Stefan Paul Miejski
smiejski@bezirksrundschau.com

Linz fit für die Zukunft machen

■ Eine Wahl ist immer auch eine demokratische Entscheidung über die Zukunft. Wem trauen die Menschen zu, die Geschicke eines Landes oder einer Gemeinde in eine fruchtbare Zukunft zu leiten. Bei der Linzer Gemeinderatswahl 2015 steht für die Wähler noch eine zusätzliche Frage an, die einen wesentlichen Einfluss auf das Stadtbild hat: Die Entscheidung zwischen dem Erhalt der Eisenbahnbrücke mit zweiter Brücke oder dem Bau einer neuen, breiten Brücke. Im Wahlkampf gab es dabei unzählige Argumente von beiden Seiten, am 27. September wird sich die beliebtere Idee durchsetzen. Eines ist dabei besonders wichtig: Die Stimme der Wähler ist zu akzeptieren. Was Linz braucht, ist eine starke Politik, die gemeinsam an der Zukunft der Stadt arbeitet. Und eine finale Lösung der Brückenfrage, die dann auch umgehend umgesetzt wird. Endlich.

1473730

Eisenbahnbrücke: Juwel oder Sperrmüll

Die Linzer Fraktionen streiten um Argumente für oder gegen der Verbleib der Eisenbahnbrücke.

GEMEINDERATS- UND LANDTAGSWAHL

Mehr zum Thema auf
www.bezirksrundschau.com/wahlen



Foto: Panthermedia

■ LINZ (jog). Der 27. September entscheidet nicht nur über die künftige Zusammensetzung des Linzer Gemeinderates, sondern auch über die Zukunft der Eisenbahnbrücke. Kurz vor der Wahl bekräftigen sowohl die Befürworter einer neuen Brücke, als auch Brückenretter und Verfechter einer sogenannten „Zwei-Brücken-Lösung“ ihre Argumente. Vor allem über die Finanzierung der beiden Varianten herrscht Uneinigkeit. Von beiden Seiten werden Experten herangezogen. Johann Stranzinger hat sich kürzlich vom Zustand der Konstruktion überzeugt: „Sollte die Eisenbahnbrücke erhalten bleiben, dann müsste ob der Schäden



Bleibt die Brücke bestehen, soll sie Fußgängern und Radfahrern vorbehalten sein. Foto: ÖVP Linz

der gesamte untere Teil bis zu einer Höhe von rund 1,50 Metern neu gemacht werden.“

Sanierung auf der Brücke

Die Plattform „Eisenbahnbrücke Retten!“, in der sich unter anderem die Parteien ÖVP, FPÖ und NEOS engagieren, hat kürzlich ihr Konzept zur Sanierung und Verkehrsplanung präsentiert. Gemeinsam mit der Firma Oberhofer Stahlbau schlagen sie eine Sanierungstechnik vor, die ein Hilfsfachwerk vorsieht. Damit sollen die Brückenteile entlastet werden, sodass die Brückenteile vor Ort



Das Konzept der Linz AG sieht eine besonders futuristische Donauquerung vor. Foto: Linz AG

saniert werden können. Auch über die Anbindung herrscht Uneinigkeit. „Insbesondere durch die Verschiebung der geplanten zweiten Straßenbahnachse nach Westen kann eine Entflechtung der Verkehrswege mit positiven Effekten erfolgen“, sagt „Brückenretter“ Erhard Kargel. SPÖ-Vizebürgermeisterin Karin Hörzing spricht hingegen von einer Fehlplanung: „Durch komplizierte Verflechtungen und unübersichtliche Kurven sind Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmern vorprogrammiert.“

1472830

Garten statt Brücke

Falls die Eisenbahnbrücke abgerissen wird, gibt es einen spannenden Vorschlag für die Umnutzung.

■ LINZ (red). „Ein Neubau der Eisenbahnbrücke ist die beste Lösung für Linz. Gleichzeitig soll der alten Brücke ein neues Leben eingehaucht werden“, sagt Architekt Jörg Stögmüller. Die Plattform „Brücke für Linz“ hat daher einen Wettbewerb zur Umnutzung ausgerufen. Auf der Kreativ-Plattform jovoto wurden von kreativen Köpfen aus der ganzen Welt 93 Ideen eingereicht, wie man der Brücke neues Leben einhauchen könnte, falls die Linzer am 27. September für den Abriss stimmen. „Nicht nur die Anzahl, sondern auch die hohe Qualität der Einreichungen ist beeindruckend“, sagt Innovati-

onsforscher Thomas Gegenhuber. Von einer Jury wurde nun ein Sieger ausgewählt. Bei dem Projekt „The Floating Garden“ von Wolfgang Biebach wird der mittlere Teil der alten Brücke auf einen schwimmenden Ponton gesetzt. Pflanzen machen den Brückenbogen zu einem schwimmenden Garten, Liegestühle laden zum Verweilen ein, ein „Schwimmender Markt“ ist angedacht und nachts taucht eine Lichtinstallation den Garten in magisches Licht.

Umsetzung ist realistisch

Aus Sicht der Jury spricht für das Projekt die hohe ästhetische und architektonische Qualität. „Das Gewinnerprojekt stellt bei einer Umsetzung eine Bereicherung für Linz dar“, so Unternehmer Jürgen Zettl. Eine Umsetzung ist realistisch, mehrere Standorte stehen zur Auswahl. Das zeigt etwa das Vorbildprojekt



Die Eisenbahnbrücke könnte künftig als neuer Lebensraum an der Donau zum Verweilen einladen.

Fotos: Biebach

Radwegsteig Schiffstadllacke, wo das Land OÖ, die Gemeinde Ostermiething und die Wirtschaft an einem Strang gezogen haben, um die Umnutzung umzusetzen. „Finanzierungsquellen wären private Spenden, Verkauf von Brückenpatenschaften oder Crowdfunding“, so Thomas Gegenhuber, Mitbegründer der Plattform.

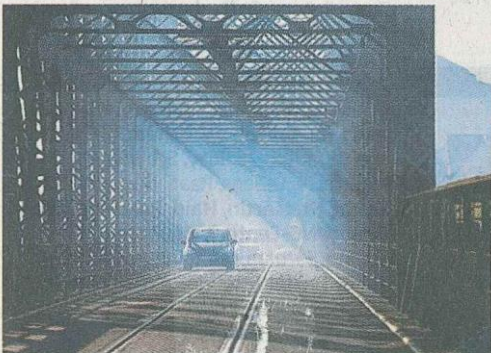
1477732



Nachts zaubern Lichtinstallationen eine magische Atmosphäre am „Floating Garden“.

OÖN-Abstimmung: Mehrheit für Abriss der Eisenbahnbrücke

LINZ. Nicht nur über die politischen Verhältnisse in der Landeshauptstadt, sondern auch über die Zukunft der Eisenbahnbrücke entscheiden die Linzer Bürger am kommenden Sonntag. Dabei geht es um die Frage, ob die „Alte Dame“ erhalten und daneben eine weitere Brücke gebaut werden soll oder ob die Eisenbahnbrücke abgerissen und an deren Stelle ein Neubau entstehen soll. Die OÖ-Nachrichten ließen bei der Diskussion mit den Spitzenkandidaten der Linzer Gemeinderatsparteien sowie den Neos das Publikum abstimmen. Eine knappe Mehrheit sprach sich dabei für den Abriss der Eisenbahnbrücke aus. Bürgermeister Klaus Luger (SP) zeigte sich darüber sichtlich erfreut. Vizebürgermeister Bernhard Baier (VP) war von dem Ergebnis weniger angetan.



Zukunft der Eisenbahnbrücke ist ungewiss. (vowe)

VOLKSBEFRAGUNG

Brückenfrage bleibt spannend

LINZ. Wenige Tage vor der Volksbefragung über die baufällige Eisenbahnbrücke schlägt die Plattform „Brücke für Linz“ Alarm: Der Platzbedarf der Zweibrückenvariante bedrohe etwa auch die wirtschaftliche Grundlage des Traditionsgasthauses Lindbauer.

Die Extra-Brücke braucht eine zusätzliche Straßenführung. Auf der Urfahrner Seite würde das bedeuten: Die Linke Brückenstraße wird westwärts verlegt. Die Parkplätze vor dem Gasthaus Lindbauer entfallen, die stark befahrene Straße würde dann unmittelbar an den Gastgarten angrenzen. Für den Wirt des Gasthauses Lindbauer, Gerhard Mayer, ist daher klar: „Der Neubau ist die wirtschaftlichere und



Lindbauer-Wirt Gerhard Mayer bekam Besuch von Thomas Gegenhuber („Brücke für Linz“). Foto: Brücke für Linz

nachhaltigere Lösung. Nicht nur für mein Gasthaus, sondern für alle Linzer.“ Die Plattform „Rettet die Eisenbahnbrücke“ fordert dagegen weiter vehement die Sanierung der „alten Dame“: „Die Brücke ist ein Denkmal und Denkmäler reißt man nicht ab“, so Sprecher Erhard Kargel.

Zwei Varianten

In einer Volksbefragung werden die Linzer über die Zukunft der Eisenbahnbrücke entscheiden. Variante A sieht die Errichtung einer neuen Brücke anstelle der alten Eisenbahnbrücke vor. Variante B sieht hingegen eine Sanierung der bestehenden Eisenbahnbrücke für Fußgänger und Fahrräder plus die Errichtung einer zweiten Brücke für die Straßenbahn und den Autoverkehr vor. ■



Stadtvize erteilt Plänen für zweite Brücke und neues Stadion

Luxusprojekte sind nicht

Der Linzer Vizebürgermeister Christian Forsterleitner hatte in den vergangenen Jahren sicher den schwierigsten Job in der Stadtregierung: Stadtschef Klaus Luger vertraute ihm die Finanzen und deren Sanierung an. Steht Linz wirklich miserabel da? Darauf antwortet der SPÖ-Politiker im Interview.



Gibt's denn da Beispiele?

Wenn ich mir die Brückendiskussion ansehe, wird wohl keiner glauben, dass zwei Brücken billiger sind als eine. Da geht es um 40 Millionen € – und da sage ich, dass man die Ein-Brücken-Lösung umsetzen soll.

Beim Stadion ist es dasselbe, das will die ÖVP. Selbst wenn man die billigste Variante

Grüne, ÖVP, FPÖ und Neos werfen der SPÖ vor, dass Linz miserabel dasteht und beim Sanieren der Finanzen nichts weitergegangen ist. Ein berechtigter Vorwurf?

Wir sind beim Sanieren. Die Finanzen sind nicht saniert. Wenn ich das polemisch sagen darf: Beim Geldausgeben sind immer alle schnell dabei. Wir haben dazu auch eine Grafik (siehe links) erstellt, die das gut darstellt. Es liegen auch jetzt viele Vorschläge vor, wofür man Geld ausgeben kann.

Forsterleitner wartet mit einer Grafik auf: „Beim Ausgeben sind alle schnell.“



Foto: Markus Wenzel

Schulden - wer war dabei?

Die Stadt Linz hat Schulden von rund 700 Millionen Euro. Damit wurden u.a. Kindergärten, Schulen, Seniorenzentren gebaut. Die SPÖ hat als einzige Partei allen Krediten zugestimmt. Wie sieht es mit den anderen Parteien aus?



Die ÖVP hat in den letzten 10 Jahren 95% der Kreditaufnahmen zugestimmt. Einzige nennenswerte Ausnahme: die Modernisierung des Stadions.



Die Freiheitlichen haben 96,5% aller Schuldenaufnahmen mitgetragen. Nur bei 3,5% waren sie dagegen, wie etwa beim Großprojekt Musiktheater.



Die Grünen haben zu 98% der Fremdmittelbeschlüsse „Ja“ gesagt. Zu den abgelehnten Projekten zählt die Ebelsberg-Umfahrung.



Quelle: SPÖ Linz

eine klare Absage:

leistbar

ante nimmt, kommt das auf 30 Millionen Euro oder sogar noch mehr.

Diese Summe kann Linz nicht stemmen...

Aus meiner Sicht können wir uns solche Luxusprojekte nicht leisten.

Ist dann überhaupt eine neue Brücke leistbar?

Die müssen wir uns leisten, und das wird funktionieren. Ich gehe davon aus, dass es eine Finanzierung mit dem Land werden wird, und wenn sich unser Vorschlag am Sonntag durchsetzt, dann haben wir 57 Millionen Euro Kosten. Wenn wir uns das mit dem Land teilen, dann ist das ein Betrag, der auf 20 Jahre finanziert wird – und das können wir uns leisten.

Wie schafft Linz den Sprung aus seiner Krise?

Unser generelles Ziel ist, mehr zu tilgen als aufzunehmen, das ist Teil der neuen Finanzpolitik. Wir trennen uns daher auch von Dingen, die wir nicht brauchen – etwa Grundstücke außerhalb von Linz.

Sie werden als Retter der Landes-SPÖ genannt. Werden Sie Parteichef?

Ganz bestimmt nicht. Ich bleibe da, wo ich bin! RL

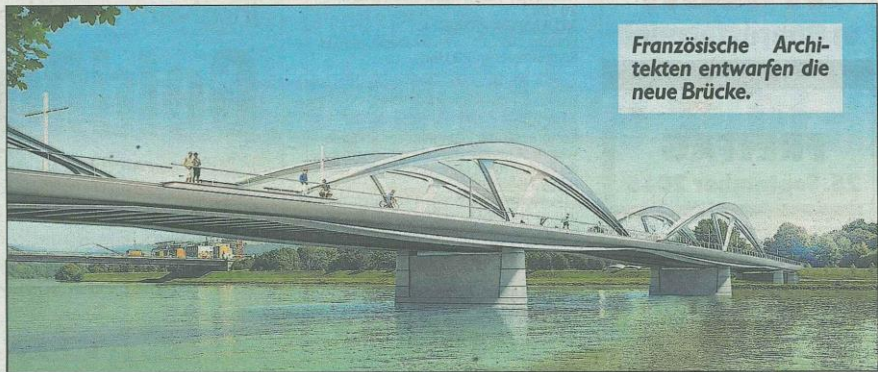


Foto: remi.jellere

Spectra-Umfrage zeigt kurz vor der Befragung am Sonntag:

Mehrheit will eine neue Brücke

Laut Spectra-Umfrage sind 52 Prozent der Linzer dafür, die Eisenbahnbrücke abzureißen. Die Brücken-Retter sind trotzdem zuversichtlich und ver-

suchten am Donnerstag, die Linzer beim Verteilen von Liebeschlössern von der Zwei-Brücken-Variante zu überzeugen. Am Sonntag wird abgestimmt!

Die SP präsentierte eine Umfrage, die vor wenigen Wochen mit 600 Linzern durchgeführt worden war: 52% bevorzugten laut dieser statt des alten Bauwerks eine moderne Brücke, 35% möchten ihr Denkmal erhalten. Das spielt dem SP-nahen Verein „Brücke für Linz“ in die Hände, der den Neubau für die einzig wahre Lösung hält: Stünde er doch für alle Verkehrsteilnehmer zur Verfügung und sei kostengünstiger.

Was Brückenbauer Erhard Kargel von den Ret-

tern bestreitet: „Wir haben ein Angebot für die Sanierung, die Variante mit schlichter Zweitbrücke, da-

mit die Optik des Industriedenkmal nicht gestört wird, ist billiger.“ Am Sonntag fällt die Entscheidung...

**Quer-
gedichtet**

JOSEF BUCHNER

Linzer Eisenbahnbrücke

Abreißen oder retten, ist die Frage:

Entscheiden wird das an dem Tage,
an dem gewählt wird in dem Land.

Bis jetzt ist nur so viel bekannt:

D' Hälfte ist dafür,
d' Hälfte dagegen,
manche sind noch am Überlegen.

Richtig liegt der, der
schlau verkündet,
dass eine Bruck'n immer
was verbindet.

Für diese Aussage mit
Hirn

wirst immer eine
Mehrheit kriag'n!

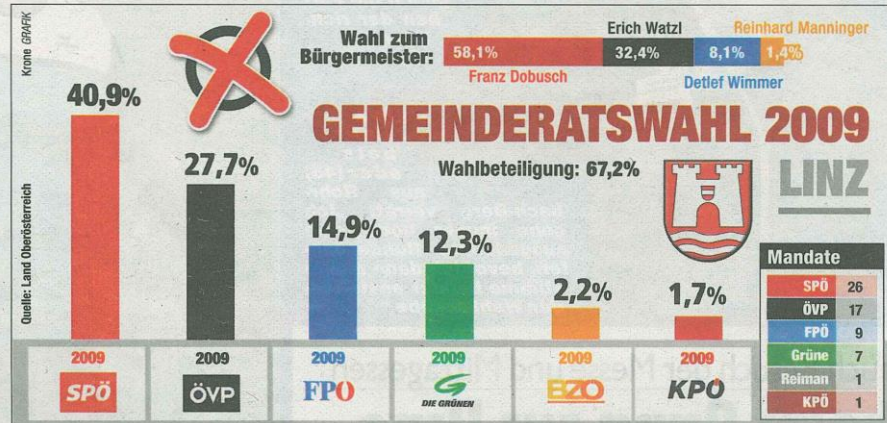
Mehr d'rüber z'sag'n wär
viel zu kühn,
i möcht da koan Pro-
pheten spüln.

Stadtbewohner entscheiden heute auch über die Zukunft der Eisenbahnbrücke:

Darüber stimmen die Linzer ab

Bis in den Wahl-Sonntag hinein versuchte die Linzer Politik, Werbung für sich zu machen. In der Landeshauptstadt werden der Gemeinderat und der Bürgermeister gewählt – und gleichzeitig stimmt man über die Zukunft der Eisenbahnbrücke ab.

Die Ausgangslage in Linz sieht folgendermaßen aus: Die SPÖ ist im Gemeinderat mit 26 Mandaten vertreten, die ÖVP besetzt 17 Sitze, die FPÖ 9, die Grünen 7 und die Liste von Reinhard Reiman und die KPÖ haben je einen Sitz – siehe Grafik. So wird's aber nicht bleiben. Denn auch in Linz müssen SPÖ und ÖVP mit Verlusten rechnen, die FPÖ wird



laut letzten Umfragen zulegen – wenn auch nur leicht.

Ganz und gar nicht entschieden ist auch, ob schon heute, Sonntag, feststeht, ob der alte auch der neue Linzer Bürgermeister sein wird. Klaus Luger (SPÖ) geht wegen der vielen Mitbewerber ums Amt des Stadtchefs – mit ihm sind es insgesamt sieben Bewerber – davon aus, dass es zu einer Stichwahl kommen wird. Entweder gegen ÖVP-Mann Bernhard Baier oder gegen die



Grüne Stadträtin Eva Schobesberger. Detlef Wimmer von der FPÖ werden wie den restlichen drei Kandidaten von Neos, Piraten und „Die Linke“ nur Außenseiter-Chancen eingeräumt.

Ganz zum Schluss wird aus Linz morgen, Sonntag, ein Ergebnis erwartet, das die Stadt seit Monaten spaltet. Soll die Eisenbahnbrücke einem modernen Neubau weichen? Dafür sprechen sich SPÖ und Grüne aus. Oder soll der Übergang saniert und daneben eine zweite Brücke errichtet werden? Das wollen ÖVP, FPÖ und Neos. Fix ist jedenfalls, dass die Politik die Entscheidung der Linzer in dieser Frage umsetzen wird. R. Loy



Wer bei der Wahl „A“ ankreuzt, ist für eine neue Brücke.



„B“ steht für Erhalt der Eisenbahnbrücke und für den Bau eines zweiten Übergangs daneben.

+++ So tippen Oberösterreicher das Ergebnis der heutigen Landtagswahl+++

Foto: Horst Einöder



◀ **Franz Zehetner**, Direktor des Hotel Prielmayerhof in Linz.

ÖVP	35-36%
SPÖ	24-25%
FPÖ	20-22%
Grüne	10-11%
neos	2-3%



◀ **Judith Raab** ist die Spitzenkandidatin der pinken Neos.

ÖVP	38%
SPÖ	17%
FPÖ	27%
Grüne	12%
neos	5%



◀ **Wolfgang Liegl** ist als „Nachtwächter zu Linz“ unterwegs.

ÖVP	39%
SPÖ	21%
FPÖ	23%
Grüne	12%
neos	3%

Die Linzer haben sich entschieden, dass statt dem historischen Donau-Übergang

Eisenbahnbrücke muss Neubau



Dieser französische Übergang wird bald die Linzer Donau zieren

Sie ist 116 Jahre alt, eigentlich ein schöner Donauübergang und für viele ein echtes Industriedenkmal ... aber nicht mehr lange. Die rostige Eisenbahnbrücke wird abgerissen! Bei der gestrigen Bürgerbefragung kam ganz klar heraus, dass sich eine ganz große Mehrheit einen modernen Übergang über die Donau wünscht.

Bei keinem verkündeten Wahlergebnis gingen die Emotionen im Alten Rathaus so hoch wie bei jenem zur Eisenbahnbrücke. Jubel und Buhrufe hallten schon bei der ersten Hochrechnung durch den Gemeinderatssaal. Die gelben Zettel waren noch gar nicht fertig ausgezählt, da gab es schon keine Zweifel mehr: Die rostige Eisenbahnbrücke, die für viele ein Denkmal ist, hat in den Augen der Bürger ausgedient. Linz ist bereit für die moderne neue Stahlbrücke, die französische Architekten entworfen haben.

Um 21.30 Uhr waren noch nicht alle Stimmzettel ausgezählt – aber klar war bereits, dass sich knapp 70 Prozent für den Abriss aussprachen. Weit weniger wollten das historische Bauwerk erhalten. Ein Triumph für SPÖ und Grüne, die eine Volksbefragung ohnehin für überflüssig hielten. „Das ist ein klares Votum. Ich habe damit gerechnet, der Neubau ist die zukunftsorientiertere Lösung. Sie ist um 40

Millionen Euro billiger als die Zwei-Brücken-Variante, hat Platz für alle Verkehrsteilnehmer und erfordert keine komplizierten neuen Verkehrsführungen“, ist Verkehrsstadträtin Karin Hörzing (SPÖ) erleichtert.

Wie kann es nun mit der Eisenbahnbrücke weitergehen? Hörzing will sie so lange wie möglich offen lassen,

ein Neubau kommt

weichen

eine Verkehrsfreigabe gibt es noch für die nächsten zwei Monate. Bis Herbst 2016 muss der Abriss aber zumindest angelaufen sein, damit die Brücke nicht wieder unter Denkmalschutz gestellt wird. Ebenso fix wie der 60 Millionen Euro teure Neubau ist aber auch, dass sich die Linzer in den nächsten Jahren auf ein gewaltiges Verkehrschaos einstellen müssen – auch wenn die SPÖ nicht daran glaubt. Denn bis die neue Querung voraussichtlich 2020 steht, sind auch die Steyregger und die Voestbrücke Baustellen.

Soll die Eisenbahnbrücke abgerissen werden?



Die Entscheidung könnte klarer nicht sein: Laut einer letzten Hochrechnung um 21.15 Uhr sprachen sich etwa 70 Prozent der Linzer dafür aus, dass die alte Eisenbahnbrücke einem Neubau weichen soll.

Stadtpolitik steht zu ihrem Versprechen, den Ausgang der Volksbefragung ernst

Abriss der Eisenbahnbrücke soll

Sie gehört zu Linz wie der Eiffelturm zu Paris – finden nur 32 Prozent der Linzer. Die Stadtregierung hat es nun Schwarz auf Gelb, dass die meisten Bür-

„Das Positive an der Entscheidung zum Abriss ist, dass die ewigen Diskussionen endlich ein Ende haben“, atmet FP-Stadtrat

Detlef Wimmer auf, der die „Brücken-Retter“ rund um Architekt Erhard Kargel – siehe Interview – unterstützt hatte. Die am Sonntag deut-

ger mit der 116 Jahre alten Eisenbahnbrücke nichts anfangen können. 68 Prozent ist der Neubau lieber – was die Politik nun auch ernst nehmen muss.

lich in der Unterzahl waren, denn 68 Prozent der Linzer kreuzten in der Wahlkabine den Neubau an. Rechtlich bindend ist das Ergebnis der Volksbefragung ja nicht. „Die Volksbefragung war unsere Idee, also gibt's am Ergebnis nichts mehr zu rütteln. Die Ersatzbrücke ist ohne Wenn und Aber zu errichten“, ist für Wimmer das Thema nun erledigt.

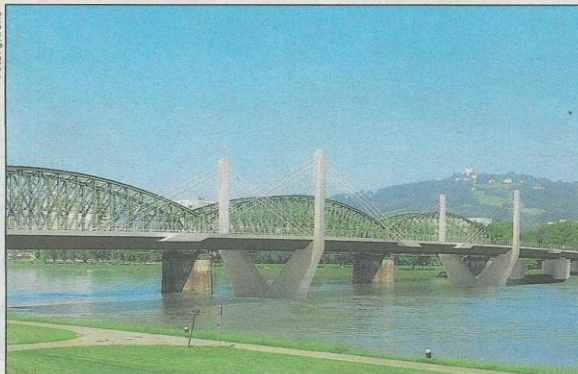
Lange fackeln will auch SP-Stadtschef Klaus Luger nicht: „Ich werde schon am Dienstag erste Maßnahmen setzen, um dem Ergebnis gerecht zu werden. Für den

Abriss sind etwa Beschlüsse von Gemeinderat und Linz-AG-Aufsichtsrat erforderlich.“ Zur Erinnerung: Die SP war immer für einen Neubau. Dass sie sich nun an den Willen der Bürger halten wird, steht außer Frage: Waren SP und Grüne doch mit der Plattform

„Brücke für Linz“ – siehe Interview – die Ersten, die den rostigen Übergang stürzen wollten.

Ein Trostpflaster gibt es für Freunde des historischen Übergangs: Reste davon könnten laut „Brücke für Linz“ zu einer Attraktion wie einem schwimmenden Garten umfunktioniert werden. Wimmer: „So lange es kein zweites ‚Linzler Auge‘ ist, das irgendwo herumdümpelt und untergeht...“

Foto: „Krone“



Die „Brücken-Retter“ wollten neben der Eisenbahnbrücke einen schlichten Donauübergang für den Individualverkehr schaffen.



Soll die Eisenbahnbrücke abgerissen werden?



zu nehmen ► 68 Prozent der Linzer wünschen den Neubau

nun vorbereitet werden

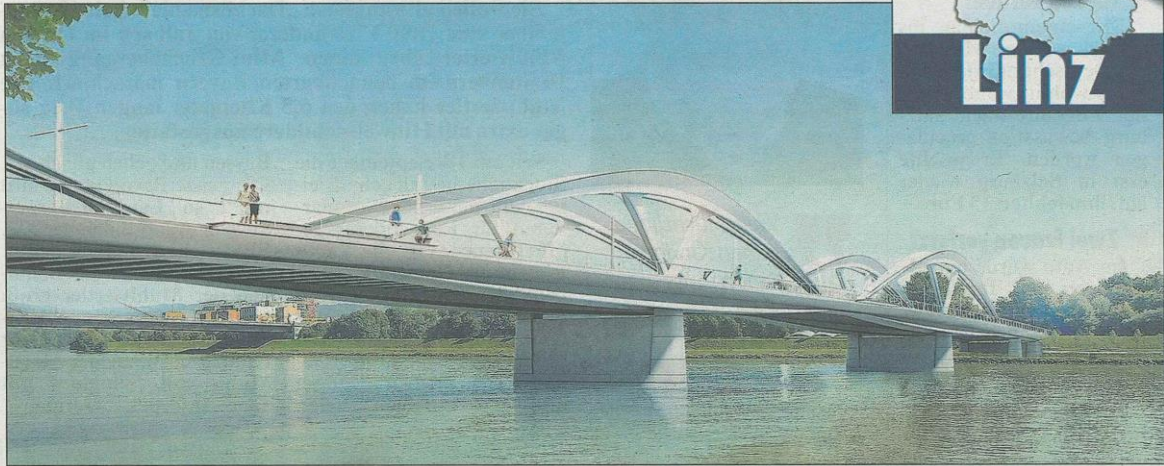


Foto: verni.telere

Ende nächsten Jahres wird die „Alte Lady“ abgerissen, um Platz für diesen modernen, 60 Millionen Euro teuren Übergang zu schaffen

Interview



„Die Entscheidung wird Linz bereuen!“

Architekt und Brücken-Experte Erhard Kargel ist als „Retter der Eisenbahnbrücke“ zutiefst enttäuscht von den Linzern.

Herr Kargel, Sie müssen dem Denkmal ade sagen.

Ja, ich bin erschüttert. Linz zerstört die Denkmäler, die die Stadt ausmachen, immer weiter.

Aber die Linzer wollten das am Sonntag so...

Weil im Vorfeld Unwahrheiten verbreitet wurden. Dass unsere Variante um 40 Millionen Euro teurer wäre, ist falsch. Die Sanierung plus schlichter Brücke würde genauso viel kosten wie die französische Brücke.

Können Sie ihr etwas Positives abgewinnen?

Nein, die Linzer werden ihre Entscheidung bereuen. Der Entwurf ist ka-

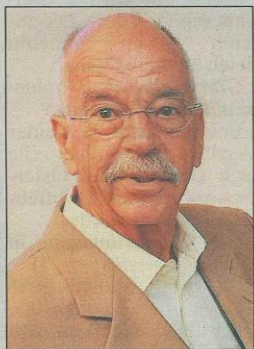


Foto: Horst Endöder

Architekt Erhard Kargel

tastrophal, statisch gesehen: Die Brücken-Bögen sind nicht über den Pfeilern, sondern über Wasser am Tragwerk angebracht. Zudem droht mit dem Abriss ein Verkehrsfiasco.

Das es mit zwei Brücken nicht gegeben hätte?

Nein, denn wir hätten erst die neue Brücke gebaut, dann die alte saniert.

Aber es hätte jederzeit zu einer Sperre kommen können – etwa im Winter.

Salz würde der Brücke schaden, aber es gibt auch andere Wege, sie schneefrei zu halten. LP

Interview



„Die Vernunft hat letztlich gesiegt“

Innovationsforscher Thomas Gegenhuber ist Mitglied der Plattform „Brücke für Linz“, die sich lange für den Neubau stark machte.

Herr Gegenhuber, die Linzer sind felsenfest vom Neubau überzeugt.

Ich hätte nie so hohen Zuspruch erwartet, wir freuen uns riesig! Die Vernunft hat doch gesiegt.

Bis wann kann man die alte Brücke befahren?

Wenn die ÖBB ab November keine Züge mehr drüberfahren lassen, zeigt das schon ziemlich eindeutig, in welchem Zustand die Brücke ist.

Kurzfristige Sperre oder Neubau, ein Verkehrschaos wird nicht ausbleiben.

Es gibt Pläne, wie man damit umgehen kann. Ich gehe davon aus, dass das funktionieren wird.

Die „Retter“ meinen, Abriss und Neubau seien teurer als zwei Brücken.

Diese Schätzung haben wir immer angezweifelt. Dass zwei Brücken günstiger sind als eine, klingt unlogisch. Besonders, wenn man die Erhaltungskosten mit einrechnet.

Aus den Brücken-Resten könnte ein schwimmender Garten werden.

Ohne politischen Willen geht nichts, daher hoffen wir, dass wir alle Parteien von der Idee überzeugen können und sie ernsthaft geprüft wird. LP



Foto: Pressefoto Final

Thomas Gegenhuber

ENTSCHEIDUNG

Linz bekommt eine neue Brücke

LINZ. Die Entscheidung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke ist gefallen. All jene, die tagtäglich über die Brücke müssen – egal ob Pendler oder Linzer – bekommen eine neue Brücke.

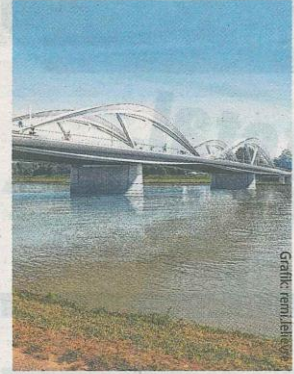
Die Entscheidung über die Zukunft der Brücke fiel überraschend eindeutig aus. Eine klare Mehrheit von 68,1 Prozent sprach sich für die Variante A – einem Neubau der Brücke und Abriss der alten – aus. Lediglich 31,9 Prozent waren für die Variante B – der Renovierung der bestehenden, desolaten Brücke und Verwendung als Rad- und Fußgängerübergang plus daneben eine neue für Öffis und Autos. Sowohl Bürgermeister Klaus Luger als auch Vizebürgermeis-



Bald wird es die alte Eisenbahnbrücke nur mehr auf Postkarten geben.

ter Bernhard Baier erklärten schon vor der Abstimmung, dass sie deren Ergebnis als endgültige Entscheidung erachten. So erklärten zuletzt auch alle Linzer Parteien einhellig, das Ergebnis als bindend zu betrachten.

Somit wird das über 100 Jahre alte Denkmal vermutlich recht rasch aus dem Linzer Stadtbild verschwinden. Denn vor einem Jahr wurde schon bei einem Architektenwettbewerb ein Siegerprojekt für einen Neubau der



So könnte die neue Brücke aussehen.

Brücke ermittelt. Als Richtwert wurden für die Herstellungskosten im Rahmen des Wettbewerbs 60 Millionen Euro inkl. Umsatzsteuer angegeben. Die Abbruchkosten für den Bestand sind darin nicht enthalten. ■

■ Eisenbahnbrücke bis Mai 2016 abgerissen ■ Luger setzt auf Information

„Linz wird nicht im Chaos versinken“

„Es war eine sehr kluge Entscheidung der Bevölkerung“, kommentiert Linz-Bürgermeister Klaus Luger noch einmal

Von Gerald Schwab

die Volksbefragung zum Abriss der alten Donau-
brücke. Ab sofort will er
sich aber nur noch mit
dem Neubau beschäfti-
gen. Neun Rechtsbe-
scheide und einige Ge-
meinderatsbeschlüsse
sind noch notwendig.

Die alte Brücke gehört ab
dem 13. Dezember der
Linz AG. Die Abrissar-
beiten dauern bis Mai
2017, im August beginnt
der Neubau, der bis Mai
2020 beendet sein soll.

60 Millionen kostet
die neue Brücke. Vier
Jahre wird es in Linz ei-
ne Donauquerung weni-
ger geben. „Linz wird
nicht im Chaos versin-
ken. Wir werden die Be-
völkerung gut informie-
ren“, sagt Luger ■



Die Bim fährt ab der Eishalle unterirdisch, die Autozufahrt auf die Brücke verläuft künftig geradeaus.

Tram-Umkehrschleife für neuen Übergang

Schnelles Ende

Der neue Donauübergang, der Mitte 2020 die Eisenbahnbrücke ersetzt, wird Platz für zwei Schienenstränge, zwei Fahrbahnen für Autos und Busse sowie einen kombinierten Geh- und Radweg bieten. Weshalb an der Linzer und der Urfahrner Seite einige Umbauten notwendig sein werden. Die Detailplanungen starten jetzt.

„Nach der Wahl sind nun mit FP, VP und Neos die ‚Brücken-Retter‘ im Gemeinderat in der Überzahl. Der Neubau wäre zu verhindern gewesen – gut, dass es die Volksbefragung gab“, hat sich für SP-Stadtschef Klaus Luger das Blatt gewendet. Er will sofort Vorkehrungen treffen. Erst soll die Ausschreibung für den Abriss der Eisenbahnbrücke starten, der zwischen Mai und Dezember 2016 erfolgen soll. „Das ist über Wasser extrem kompliziert und wird so lange dauern, weil man auf die Schifffahrt Rücksicht nehmen muss. Zudem müssen Teile abgetragen und die Überreste immer wieder statisch gesichert werden“, weiß Luger.

Für den Abriss werden etwa die Buslinien 12 und 25 auf die Voestbrücke umgeleitet – weil dann viele auf die Tram umsteigen werden,

wird im Bereich Feri-mer/Linke Brückenstraße eine neue Umkehrschleife errichtet. Klar ist damit: In den 63,5 Millionen Euro Abriss und Neubau wird

erforderlich ► Die Kosten werden steigen:

für alte Brücke

wohl nicht bleiben – Luger will mit dem Land aber über eine Kostenaufteilung verhandeln, „da die neue Brücke unverzichtbar für die zweite Schienenachse ist, wo das Land auch mitzahlt“.

Nach Behördenverfahren soll von Ende 2017 bis Mitte 2020 die neue Brücke samt Straßenanschlüssen gebaut werden. Luger gibt zu: „Ich kann nicht abstreiten, dass

der Verlust der Eisenbahnbrücke große Auswirkungen auf den Verkehr haben wird.

VON LISA PREARO

Aber die Linzer sind gerüstet, werden auf Öffis umsteigen oder Voest- und Nibelungenbrücke nutzen. Das Chaos bleibt aus. Schwieriger werden die Umwege für Fußgänger und Radler.“

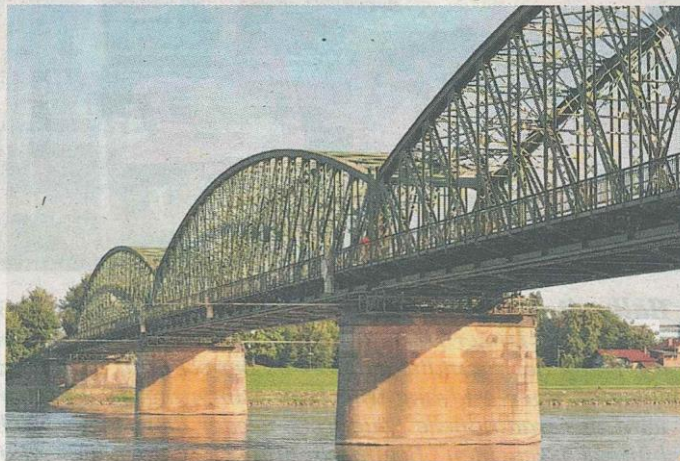
Trotz Brückenabriss soll ein Verkehrschaos ausbleiben

LINZ – Nachdem die Linzer bei der Volksbefragung für den Abriss der Eisenbahnbrücke gestimmt hatten, hat Bgm. Klaus Luger gestern einen Fahrplan vorgelegt: Im Oktober startet das Vergabeverfahren für die Abbrucharbeiten, die im Mai 2016 starten. Im Dezember 2017 soll der Bau einer neuen Donauquerung beginnen, Mitte 2020 sei die Verkehrsfreigabe geplant. Der knapp vier Mio. Euro teure Abbruch dürfte schwierig werden, weil der Schiffsverkehr wenig beeinträchtigt werden soll. Zudem gebe es Pläne, einen Teil der Brücke im neu entstehenden Hafenviertel als Lokal zu verwenden. Dieses Projekt sei aber fraglich, da es noch keinen Finanzier gibt.

Bis die neue Brücke fertig ist, müssen die Autofahrer vier Jahre ohne Donauquerung an dieser Stelle auskommen. Derzeit fahren täglich 14.200 Pkw über die Eisenbahnbrücke. Laut Luger solle es aber nicht zu einem Verkehrschaos

kommen, weil jeweils ein Drittel über die Nibelungenbrücke und die Voestbrücke ausweichen würden. Der Rest werde auf Öffis umsteigen oder auf eine Fahrt verzichten.

Die Eisenbahnbrücke wird mit 13. Dezember nicht mehr den ÖBB, sondern der Linz AG gehören. Luger hofft, dass sich das Land OÖ wie bei der 2. Schienenachse mit 45 Prozent an den Kosten von 60 Mio. Euro für den Brückenbau beteiligt. *hw*



Im Mai 2016 soll der Abbruch der alten Eisenbahnbrücke starten. Viele Autofahrer befürchten dann Staus. Foto: Röbl



Die neue Eisenbahnbrücke soll im Mai 2020 stehen

Nach der Entscheidung der Linzer Bürger zugunsten einer neuen Donauquerung anstelle der Eisenbahnbrücke drückt die Stadt nun aufs Tempo. Noch im Oktober soll mit den Vergabeverfahren für den Abriss des historischen Bauwerkes begonnen werden. Der Beginn der Abbrucharbeiten ist für Mai des kommen-

den Jahres vorgesehen. Im Dezember 2016 soll die Eisenbahnbrücke dann aus dem Stadtbild verschwunden sein. Der Baubeginn für den neuen Übergang ist für Dezember 2017 anvisiert. Stehen soll die neue Brücke im Mai 2020. Lesen Sie mehr im Internet auf www.nachrichten.at/linz

Foto: remi.lelievre

Abriss der Eisenbahnbrücke

Ein viel deutlicheres Ergebnis als erwartet gab es bei der Abstimmung zur Eisenbahnbrücke. 68 Prozent der Linzer stimmten für die Variante A, also den Neubau. Während immerhin dieses Ergebnis für Jubel bei der SPÖ sorgte, waren Baier und Potocnik endgültig bedient. „Das ist ein schwerer Schlag, damit habe ich nicht gerechnet“, so Lorenz Potocnik.

MEHR INFOS

■ **Details zur Volksabstimmung** über die Eisenbahnbrücke auf Seite 15.

■ Weitere Details zu den Wahlen finden Sie auf www.bezirksrundschau.com mit dem **Webcode: 1464390**

Mehrheit für Abriss

Nach Volksbefragung: Neubau ist auf Schiene, die alte Eisenbahnbrücke muss weichen.

■ LINZ (jog). Am Sonntag wurde nicht nur über künftige politische Zusammensetzungen auf Landes- und Stadtebene entschieden, sondern auch über das Schicksal der Eisenbahnbrücke. Die Linzer haben sich bei der Volksbefragung überraschend klar mit einer Mehrheit von 68 Prozent für den Abriss und gegen eine Sanierung entschieden. „Ein unerwartet klares Votum. Ich bin froh, dass die Linzerinnen und Linzer erkannt haben, dass die Eisenbahnbrücke endgültig ausgedient hat“, so Verkehrsstadträtin Karin Hörzing von der SPÖ. Lorenz Potocnik von den NEOS war mit dem Ergeb-

nis der Abstimmung unzufrieden. „Natürlich ist das ein sehr enttäuschendes Ergebnis. Die Propaganda der Gegenseite hat offensichtlich Wirkung gezeigt.“ Gemeinsam mit ÖVP und FPÖ hat seine Fraktion jene Position vertreten, die sich für eine Zweibrückenlösung, sprich für einen Erhalt der Eisenbahnbrücke stark gemacht hat. Sie wollten die alte Brücke sanieren, zum Fußgänger- und Radfahrerübergang machen und daneben eine neue Brücke für den öffentlichen Verkehr und die Autos errichten. Nur 32 Prozent der Linzer Bevölkerung stimmten letztlich für diese Variante. „Es ist ein klares Ja. Alle Parteien haben vorab bereits zugesagt, dass es nun zu einer schnellen Umsetzung kommen soll“, so Bürgermeister Klaus Luger in einem ersten Statement. Wie schnell das 114 Jahre alte Industriedenkmal aus dem



Das Siegerprojekt des Architekturwettbewerbs für die neue Donauquerung in Linz steht fest.

Fotos: Marc Mimram Architects

Stadtbild verschwindet, hängt von Genehmigungen und Ausschreibungen für die Baumaßnahmen ab. Für den Neubau der Brücke gibt es bereits ein Siegerprojekt des Architekturwettbewerbs. Am Zeitplan hat sich laut Verkehrsstadträtin nichts geändert, 2020 sollen die ersten Autos über die neue Brücke fahren.



Im Konzept der neuen Brücke ist die zweite Schienenachse bereits eingeplant.

1493084

Schön ist sie schon, die alte Eisenbahnbrücke. Die Stadt will aber, dass sie wekommt.



Trotz Abstimmung kann Plan gekippt werden:

Eine absolute Mehrheit ist nun für den Erhalt der alten Brücke

Ob ÖVP, Freiheitliche und Neos dieser Verlockung widerstehen können? Laut nachgedacht wird bereits darüber! Die drei Parteien bilden zu-

sammen eine absolute Mehrheit gegen die SPÖ und die Grünen, die einen neuen Übergang statt der alten Eisenbahnbrücke haben wollen. Rechtlich gesehen wäre es also nach wie vor möglich, dass dieses Trio die Pläne der Stadt zunichte macht. Denn das Urteil der Linzer am Wahlsonntag, die Brücke abzureißen, ist für die Politik nicht bindend.

Stadtchef Klaus Luger (SPÖ) spricht sich dennoch für ein schnelles Ende der alten Brücke aus. Was dann mit dem Bauwerk passiert, ist schon klar: Es soll Teil eines Gartens werden, der auf der Donau schwimmt . . .



Die Brücke soll sich auf einem schwimmenden Garten wiederfinden

Doch keine Mehrheit für altes Bauwerk:

„Brücken-Koalition“ ohne ÖVP-Stimmen

Die Linzer haben bei der Volksbefragung entschieden – aber wird sich die Politik auch daran halten? Zuletzt gab es Zweifel, ob im Gemeinderat nicht doch eine Mehrheit, die nach der Wahl vorhanden ist, gegen den Abriss der Eisenbahnbrücke stimmt. Die ÖVP weist diese Vorwürfe jetzt aber ganz entschieden zurück.

Alles ist möglich: ÖVP, FPÖ und Neos bilden im neu zu konstituierenden Gemeinderat eine Mehrheit – und diese Parteien waren es auch, die vor der Wahl gegen einen Abriss des alten Donauübergangs mobil machten und für eine Abstimmung der Linzer plädierten – die letztlich auch kam. Aber halten sich die drei Parteien wirklich daran?

Der Linzer ÖVP-Chef und Bürgermeisterkandidat Bernhard Baier, der gegen Stadtchef Klaus Luger von der SPÖ in die Stichwahl geht (siehe Bericht links), sagt gegenüber der „Krone“

jetzt laut und deutlich: „Ja! Wir haben klar und eindeutig gesagt, dass der Volksentscheid über die Brücke für die ÖVP eine bindende Wirkung hat. Nachdem nun eine Mehrheit der Linzer für einen Abriss der Eisenbahnbrücke votiert hat, sind aus Sicht der ÖVP die Weichen in diese Richtung gestellt. Daher entbehren die politischen Mutmaßungen von Seiten der SPÖ über eine andere Vorgangsweise jeder Grundlage. Wir halten uns daran, worüber die Linzer entschieden haben.“

ooe.regional@kronenzeitung.at

Wenn der Eisenbahn-Übergang vier Jahre Brücken-Chaos

Ab Mai 2016 wird die Linzer Eisenbahnbrücke abgerissen, dann steht dort vier Jahre lang kein Donauübergang. Trotzdem rechnet Stadtchef Klaus Luger mit rund 4800 Pkw-Fahrten weniger, unter anderem, weil auch aufs Fahrrad umgestiegen werde. Das schreit aber nach Radler-Lösungen vor allem auf der Nibelungenbrücke.

Die Radlobby Oberösterreich kämpft seit Jahren um eine Verbreiterung der Nibelungenbrücke für Radfahrer. Die müssen zwischen Fußgängerweg und Straßenrandstein eingezwängt auf wenig Platz gefährdet dahinradeln. Ganz zu schweigen

VON WERNER PÖCHINGER

von den nötigen Querungen durch den und die Einfädelungen in den Auto-, Bus- und Lkw-Verkehr, insbesondere am Weg nach Urfahr.

„Bei der Nibelungenbrücke rächt sich jetzt die Tatenlosigkeit der Politik im Zusammenhang mit dem radgerechten Ausbau der Nibelungenbrücke in den letzten fünf bis zehn Jahren“, meint die Führung der Radlobby Oberösterreich: „Genau in jenem Zeitraum (bis 2020), in dem die Politik den Radverkehr, bestärkt durch uns, in Linz verdoppeln will, werden nur zwei von drei Brücken zur Verfügung stehen und soll der für



eine Verdoppelung so wichtige Ausbau der Nibelungenbrücke nicht stattfinden. Damit wird das Erreichen dieses Zieles noch viel schwieriger. Etwa jeder fünfte Weg mit dem Rad in Linz führt über die Donau, und jede zusätzliche Erschwernis wirkt sich hier sehr negativ aus.“

Die planerisch fix und fertige Minimalvariante eines Ausbaus der Nibelungenbrücke – 80 Zentimeter mehr Breite links und rechts – ließe sich technisch binnen weniger Monate verwirklichen. Also zum Beispiel bis zum Abriss der Eisenbahnbrücke.



Im Mai traten Hunderte Radler und Radlerinnen für eine sichere Nibelungenbrücke in die Pedale.

Foto: Radlobby ÖÖ

OOLZ4A1N4



Verkehrsfreigabe in 5 Jahren.

Bis Ende 2016 soll die Eisenbahnbrücke abgerissen sein.

Am Freitag fährt der letzte Zug über Brücke

Linz AG übernimmt die Eisenbahnbrücke von ÖBB

Die Eisenbahnbrücke wird in drei Tagen ihrem Namen nicht mehr gerecht.

Linz. Bei der Volksbefragung Ende September sprachen sich die Linzer zu 68 Prozent für die Errichtung einer neuen Brücke anstelle der maroden Eisenbahnbrücke aus. Nun beginnt die Umsetzung des Wählerwunsches: Nur noch drei Tage dürfen Züge über das Linzer Wahrzeichen fahren.

„Ab November steht die Brücke dann für den Zugverkehr nicht mehr zur Verfügung“, sagt ÖBB-Pressesprecher Mario Brunnmayr. Autos, Radfahrer und Fußgänger können die Brücke laut Brunnmayr bis auf Weiteres benutzen.

Zeitplan. Die Linz AG übernimmt die Brücke am 13. Dezember von den ÖBB. Bis Ende 2016 soll die alte Brücke abgebrochen

sein, mit dem Bau der Brücke soll im August 2017 begonnen werden, die Verkehrsfreigabe soll Anfang 2020 erfolgen.

Beauftragung. Damit dieser Zeitplan eingehalten werden kann: „Die nächsten Schritte, die noch ab diesem Jahr erfolgen, sind die Einrichtung einer Projektgruppe und die Beauftragung des Planungsteams“, sagt Bürgermeister Klaus Luger (SPÖ).

Marc Mimram/Architecte Wikipedia

SPÖ-Stadtchef will Verfahren verkürzen

Brücken-Abriss wird Spiel gegen die Zeit

Der Abriss der alten Eisenbahnbrücke wird zu einem Spiel gegen die Zeit: Bis Ende August 2016 müssen die Arbeiten beginnen, sonst steht der marode Übergang wieder unter Denkmalschutz. Bürgermeister Klaus Luger (SPÖ) ist weiterhin optimistisch, dass die notwendigen Behördenverfahren im Eiltempo erledigt werden.

Die Linzer haben klar entschieden, dass die 116 Jahre alte Brücke einem modernen Übergang weichen soll. Dieser ist auch nötig, um die geplante 2. Straßenbahnachse über die Donau führen zu können. Allerdings: Bei den für den Abriss nötigen Bewilligungen läuft derzeit ein Spiel gegen die Zeit. Insgesamt gibt es fünf Bereiche, die geklärt werden müssen.

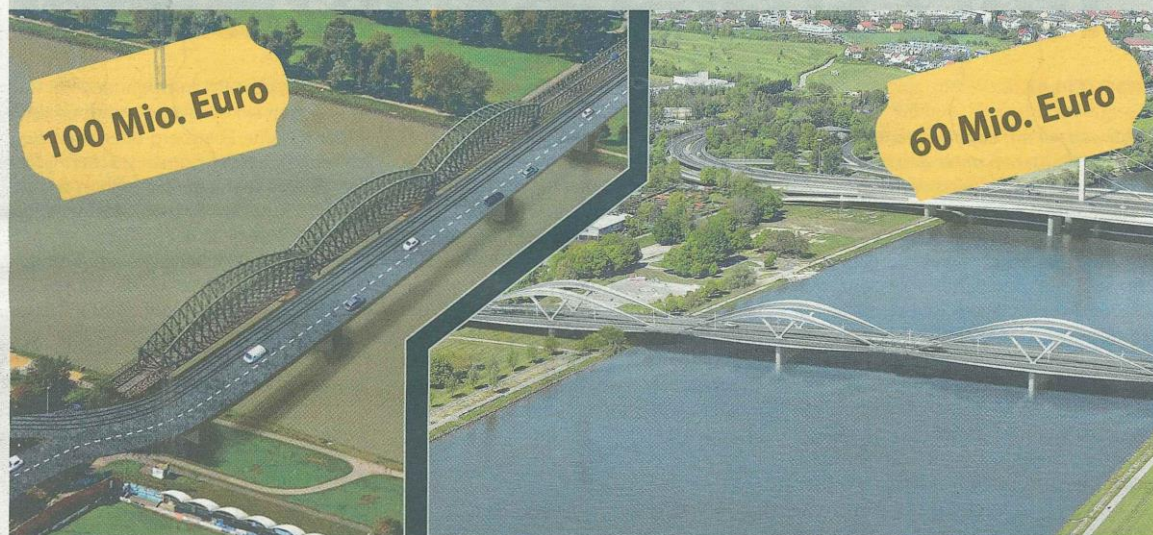
Der Denkmalschutz lebt wieder auf, wenn der Abbruch nicht bis 31. August 2016 startet. Für den Abriss der Pfeiler, die im Wasser stehen, ist ein wasserrechtliches Verfahren nötig, für

das aber der Magistrat zuständig ist. Eine Bewilligung für die Arbeiten ist auch nach dem Schifffahrtsgesetz nötig, wo ebenfalls die Stadt Linz entscheidet – und eisenbahnrechtlich müsste eigentlich alles geklärt sein: Die ÖBB werden ab Sonntag, 1. November, keine Züge mehr über die Brücke schicken. Ob auch das Naturschutzrecht zur Anwendung kommt, ist unklar.

Stadtchef Luger sagt: „Wir streben ein Konzentrationsverfahren für alle Bewilligungen an. Statt 14 Monate dauern die Verfahren dann nur sechs Monate.“

Eine oder zwei Brücken? Sie entscheiden!

AM 27. SEPTEMBER ENTSCHEIDEN SIE ÜBER DIE ZUKUNFT DER EISENBAHNBRÜCKE.



Soll die Eisenbahnbrücke neu gebaut werden? Oder soll die alte Brücke nur für FußgängerInnen und RadfahrerInnen saniert und daneben eine Extra-Brücke für alle anderen errichtet werden? Eine heiß diskutierte Frage, die am 27. September endgültig von den LinzerInnen entschieden wird. linzpanorama hat die wichtigsten Fakten und Argumente zusammengetragen.



TROTZ SPARKURS: „LINZ BLEIBT SOZIAL“

Der Spardruck ist allgegenwärtig. Bürgermeister Luger will die Stadtfinanzen sanieren, aber nicht auf Kosten von Bildung, Kinderbetreuung und Pflege. Im Sommer-Interview erklärt er auch, warum er für eine neue Eisenbahnbrücke eintritt. Mehr auf Seite 2



60.000 HAUSHALTE BESUCHT: „UNSER HERZ SCHLÄGT LINZ“

In den letzten 3 Jahren haben Bürgermeister und SPÖ-GemeinderätInnen an 60.000 Linzer Türen geklopft und sich nach Herzenswünschen für Linz erkundigt. Erfreulich: Die meisten fühlen sich sehr wohl in Linz. Mehr auf Seite 12

GEWINNSPIEL: Jetzt 3x100 Euro Restaurant-Gutscheine gewinnen!

Mehr auf Seite 23





Zeit für die Familie: Kinderfreunde und Bürger- meister laden zum Picknick ein

In unserer schnelllebigen Gesellschaft bleibt oft zu wenig Zeit für die Familie. Deshalb laden Bürgermeister Klaus Luger und die Kinderfreunde zu einem gemütlichen Frühstück an spannenden Orten im Freien ein. Alle Termine finden Sie auf Seite 14.



Linz kocht gut: Bürgermeister kochte mit Spit- zenköchen für den guten Zweck

Klaus Luger, selbst ein passionierter Amateur-Koch, kochte mit Georg Essig (Essig's), Bitu (Bombay Palace), Ignazio (Riva) und Andreas Mühlberger (Urbanides). Der Reinerlös wurde für Bildungsprojekte gespendet. www.gut-fuer-linz.at

Der Bürgermeister über sichere Arbeitsplätze, den notwendigen Spar-

„Trotz Sparkurs: Linz bleibt

ARBEITSPLÄTZE

Beginnen wir mit dem Thema, das den meisten Menschen unter den Nägeln brennt. Wie geht es wirtschaftlich weiter? Sind die Arbeitsplätze sicher?

Die gute Nachricht lautet: Es gab noch nie so viele Beschäftigte in Linz. Mit 210.000 Arbeitsplätzen ist Linz nicht nur ein Job-Motor. Wir sind auch das wirtschaftliche Herz Österreichs. Das ist aber gleichzeitig ein Grund, warum derzeit viele Arbeitssuchende aus anderen Bezirken nach Linz kommen. Deshalb steigt bei uns die Arbeitslosigkeit trotz Rekordbeschäftigung. Die Krise ist also keineswegs vorbei.

Wir halten dagegen und kämpfen mit allen Mitteln für den Erhalt der Arbeitsplätze. Die Stadt Linz und ihre Betriebe investieren heuer trotz Sparkurs 280 Millionen Euro. Wir investieren auch in Kinderbetreuungseinrichtungen, Ausbildungsplätze und die Qualität des Wirtschaftsstandorts.

SPARKURS

Sie haben den Sparkurs der Stadtregierung angesprochen.

Ja, wir fahren derzeit einen strikten Sparkurs – dazu stehe ich. Mir sind zwei Dinge besonders wichtig: Erstens, dass es uns gelungen ist, alle Sparmaßnahmen im Konsens mit anderen Parteien zu beschließen. Deshalb finde ich die Kritik meiner Mitbewerber auch nicht sehr glaubwürdig. Die

allermeisten Kreditaufnahmen erfolgen einstimmig. Die ÖVP hat bei 95 % aller Schulden der letzten 10 Jahre zugestimmt – nur die Modernisierung des Stadions hat sie nicht mitgetragen.

Zweitens ist mir wichtig, dass in Linz trotz Sparkurses der Besuch des Kindergartens kostenlos ist und ein Pflegeplatz weiterhin für alle Menschen unabhängig von der Pensionshöhe zur Verfügung steht. Manche Mitbewerber fordern schmerzhaft Einschnitte im Sozialbereich. Mit mir und meiner Partei wird es das nicht geben. Mit uns bleibt Linz eine soziale Stadt.

FLÜCHTLINGE

Kommen wir zu einem anderen Thema: Jeden Tag sehen wir Bilder von überfüllten Flüchtlingsbooten. Die Innenministerin hat in Linz sogar ein Zeltlager errichtet – man munkelt, weil Sie sich gegen ein Großquartier in Ebelsberg querlegen ...

Ich verstehe, wenn viele Menschen angesichts dieser Bilder verunsichert sind. Tatsache ist, dass Europa jetzt die Folgen der gescheiterten Außenpolitik der USA ausbadet und wir in Linz das Problem nicht lösen können. Für mich als Sozialdemokraten steht Menschlichkeit an erster Stelle. Wir leisten unseren Beitrag, übererfüllen alle Quoten – aktuell leben rund 1.100 Flüchtlinge in Linz.

Richtig ist, dass ich mich ohne Wenn und Aber gegen ein Großlager wehre, egal, ob in der Kaserne Ebelsberg oder anderswo. Ich lehne das aus humanistischen Gründen ab. Das sagt eigentlich schon der gesunde Menschenverstand, dass kleinere Quartiere besser sind. Wir haben mit großen Lagern in Linz schlechte Erfahrungen gemacht. Da verstehe ich die Sorgen der Bevölkerung nur allzu gut. Mir fehlt auch jedes Verständnis, dass ausgerechnet die FPÖ im letzten Gemeinderat Massenquartiere gefordert hat.

Wenn alle Bezirke ihren Beitrag leisten, bräuchten wir weder Großquartiere noch Zeltlager. In diesem Punkt begeht die Frau Innenministerin und ihre ÖVP einen Riesenfehler.

WAHLEN

Im Herbst wird gewählt, die Linzerinnen und Linzer verteilen die Gewichte neu. Nervös?

Natürlich gibt es eine Anspannung, alles andere wäre gelogen. Wichtig ist mir, dass möglichst viele von ihrem Wahlrecht Gebrauch machen. Darauf werden wir uns in der Wahlbewegung konzentrieren. Linz steht heute gut da, wir wissen, wo die Probleme und Herausforderungen liegen, und wollen anpacken. Wenn die WählerInnen die Linzer Politik beurteilen, bin ich zuversichtlich.



Linzer Musikszene präsentiert sich erstmals auf einer Doppel-CD

Die wenigsten LinzerInnen wissen, wie vielfältig und aktiv die Linzer Musikszene ist. Abhilfe schafft „Spielraum Linz“, eine Doppel-CD mit Stücken von 30 Linzer Bands. Weitere Informationen auf Seite 22. Gehört in jedes Wohnzimmer. www.spielraum-linz.at



„Mein Linz“: Internet-Plattform schafft direkten Draht zur Stadtpolitik

Auf www.meinlinz.at können Interessierte ihre Ideen zur Entwicklung der Stadt einbringen, kommentieren und bewerten. Bis Ende Juli geht es um die Zukunft der Hafency Linz: Wirtschaftsmotor, Eventlocation, Kulturmeile, grüner Erholungsraum.

kurs, Flüchtlinge und den Neubau der Eisenbahnbrücke:

eine soziale Stadt.“

Letzte Frage: Wie geht die Abstimmung über die Eisenbahnbrücke aus?

Das kann heute niemand sagen. Viele LinzerInnen haben sich noch keine endgültige Meinung gebildet. Wenn man die Vor- und Nachteile vergleicht, kommt unter dem Strich für mich eine klare Empfehlung für einen Neubau heraus.

Was ist denn die Alternative? Eine teuer sanierte Brücke für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, die bei Minusgraden gesperrt werden muss – und direkt daneben eine Extra-Brücke mit komplizierten Kreuzungen an beiden Ufern. Obendrein kostet diese Variante mit Sanierung 40 Millionen Euro mehr.

Wenn ich vor die Wahl gestellt werde, ob ich 80 weitere Kinderbetreuungseinrichtungen baue oder eine fragwürdige Verkehrslösung umsetze, ist die Antwort klar: Ja zum Neubau!

Danke für das Gespräch.



„Manche Mitbewerber fordern schmerzhaft Einschnitte im Sozialbereich. Mit mir und meiner Partei wird es das nicht geben.“



SPÖ:
„Ja zur Neuen Eisenbahnbrücke,
weil's einfach gscheiter ist.“

Die Linzer SPÖ befürwortet den Neubau. Für Bürgermeister Klaus Luger ist es nach Abwägen der Vor- und Nachteile eine Vernunftentscheidung: Es ist die bessere und günstigere Lösung für Linz.



ÖVP:
Aus Prinzip „Nein“ zur Neuen
Eisenbahnbrücke

Die ÖVP Linz will die alte Brücke um jeden Preis sanieren und daneben eine Extra-Brücke errichten. Obmann Bernhard Baier ist auch einer der Sprecher der „überparteilichen“ Bürgerinitiative gegen die Neue Eisenbahnbrücke.

Am 27. September entscheiden die Wählerinnen und Wähler:

Eine oder zwei Brücken?

IN UMFRAGEN SCHNEIDET DIE NEUE EISENBAHNBRÜCKE HERVORRAGEND AB. Bei einer Abstimmung der Oberösterreichischen Nachrichten sagten 70 % „sehr gut“ und nur 24 % „gar nicht gut“. Im Gemeinderat gibt es dennoch eine Patt-Situation – ÖVP und FPÖ blockieren den Neubau. Deshalb entscheiden nun die Linzerinnen und Linzer am Wahltag, ob eine oder zwei Brücken gebaut werden sollen ...

SICHERHEIT HAT VORRANG

Einig sind sich alle, dass die alte Eisenbahnbrücke am Ende ist. Niemand weiß, wie lange die Experten noch grünes Licht für die Nutzung geben. Eine Sperre aus Sicherheitsgründen ist jederzeit möglich.

Sicherheit hat Vorrang. Das sieht auch das unabhängige Denkmalschutzamt so. Im offiziellen Bescheid heißt es: „Auch durch kostenintensive Sanierungsarbeiten kann eine risikofreie Bestandsicherheit nicht gewährleistet werden.“ Deshalb haben die Denkmalschützer die Brücke zum Abbruch freigegeben.

WIE GEHT ES WEITER?

Klar ist auch, dass Linz nicht auf die Eisenbahnbrücke verzichten kann. Es gibt grob gesprochen zwei Anschauungen, wie es weitergehen soll. Die einen sagen: „Bauen wir eine neue Eisenbahnbrücke, die an die alte erinnert und alle Anforderungen erfüllt.“ Die anderen sagen: „Besser sind zwei Brücken, lasst uns die alte Brücke für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sanieren und eine Extra-Brücke für alle anderen direkt daneben bauen.“



„Mir gefallen die alte und die neue Eisenbahnbrücke sehr gut. Ein Neubau verbessert den Verkehr, ist schöner und obendrein günstiger als eine Sanierung samt Extrabrücke. Die Fakten liegen am Tisch. Jetzt entscheiden die Linzerinnen und Linzer.“

Karin Hörzing | Vizebürgermeisterin für Verkehr

THEORETISCH MACHBAR, ABER MIT KOPFSCHMERZEN

Eine Sanierung wäre jedenfalls ein gewaltiger Kraftakt: Mehr als die Hälfte des Eisens – vereinfacht gesagt alles bis auf die Pfeiler und die oberen Querstreben – müsste ausgetauscht werden. Dazu müsste die Brücke sorgfältig zerlegt und Stück für Stück an Land gebracht werden. Die Sanierung alleine kostet 40 Millionen und dauert rund 3 Jahre. Trotzdem kann diese Fuß- und Radbrücke nicht ganzjährig genutzt werden: Da kein Winterdienst erfolgen darf, würde sie bei Schneefall gesperrt werden. Auch die Verkehrsführung mit einer Doppelbrücke bereitet Kopfschmerzen, komplizierte Kreuzungssituationen sind mit der Doppelbrücke jedenfalls unausweichlich ...



Der Rost setzt dem Eisen schwer zu.



Einsturz der Wiener Reichsbrücke 1976



Beleuchtet: neue Brücke bei Nacht.



FPÖ:
Ja, Nein, Ja, Nein – letztlich Nein zur Neuen Brücke

Die FPÖ Linz hat ihre Meinung in dieser Frage schon mehrfach geändert. Aktuell ist sie gegen die Neue Eisenbahnbrücke. **Obmann Detlef Wimmer** ist einer der Sprecher der „überparteilichen“ Bürgerinitiative ...



Grüne:
Ja, wenn die Bevölkerung einbezogen wird

Die Grünen Linz und ihre **Spitzenkandidatin Eva Schobesberger** sagen „Ja“ zur Neuen Eisenbahnbrücke. Ausschlaggebend sind die Vorteile für den Öffentlichen Verkehr und für RadfahrerInnen.

Was ist besser für Linz?

GEMEINSAM MIT DER BÜRGERMEISTER- UND GEMEINDERATSWAHL FINDET EINE VOLKSBEFRAGUNG STATT. Die Wählerinnen und Wähler können zwischen zwei Lösungen entscheiden:

	A) Neue Eisenbahnbrücke	B) Sanierung und Extra-Brücke
Die Volksbefragung	„Errichtung einer neuen Brücke für Straßenbahn, Autobusse, Kraftfahrzeuge, Fahrräder und FußgängerInnen anstelle der bestehenden Eisenbahnbrücke.“	„Sanierung der bestehenden Eisenbahnbrücke für FußgängerInnen und Fahrräder sowie Errichtung einer Begleitbrücke für Straßenbahn, Autobusse und Kraftfahrzeuge.“
Die Kosten	60 Millionen Euro	40 Millionen Sanierung + 60 Millionen Extra-Brücke = 100 Millionen Euro
Das Aussehen	Elegante und zugleich geräumige Stahlbrücke, die Bögen erinnern an die alte Brücke. 	Sanierte Alt-Brücke, direkt daneben Betonbrücke für Kraftfahrzeuge und Öffis. 
Die Verkehrslösung	✓ Ausreichend Platz für alle VerkehrsteilnehmerInnen ✓ Ganzjährig sichere Benutzung ✓ Keine Kreuzungen an den Enden der Brücke	✓ Mehr Platz durch Extra-Brücke ✗ Alte Brücke nicht ganzjährig benutzbar ✗ Komplizierte Anbindung der Extra-Brücke (Straßenführung)
Der Zeitplan	Fertigstellung 2019 Sperrung für 3 Jahre	Fertigstellung 2020 Sperrung für 3 Jahre
Die Befürworter	„Brücke für Linz“ www.bruecke-fuer-linz.at ✓ Wer: UnternehmerInnen, ArchitektInnen, WissenschaftlerInnen ✓ Aufsehererregend: einen Teil der alten Brücke als Denkmal im öffentlichen Raum nutzen	„Rettet die Eisenbahnbrücke“ www.rettetdieeisenbahnbruecke.at ✓ Wer: Spitzenkandidaten von ÖVP, FPÖ und Neos sowie DI Kargl ✓ Aufsehererregend: Kritik an Experten-Jury unter die Gürtellinie („Hausfrauenverstand“)



LINZ LINIEN Umweltticket: Österreichs günstigste Jahreskarte

Hauptwohnsitz-LinzerInnen haben es gut: Mit dem Umweltticket können sie eine Jahreskarte der LINZ LINIEN um 285 Euro oder 78 Cent pro Tag erwerben. Aktivpass-InhaberInnen (Einkommen unter 1.183 Euro) sind einen Monat lang um nur 10 Euro (32 Cent pro Tag) unterwegs.



StadtRAD on Tour: Mountainbike-Ausfahrten mit dem Sportstadtrat

Linz wird von einem Mountainbike-Boom erfasst. StR Stefan Giegler hat nicht nur einen Info-Guide herausgegeben, sondern lädt Hobby-Biker regelmäßig zu gemeinsamen Ausfahrten ein. Alle Informationen und Anmeldung auf www.facebook.com/stefan.giegler

Linz bekommt eine neue Straßenbahn-Linie:

Jahrhundert-Projekt Linie 4 auf Schiene!

LINZ IST DAS WIRTSCHAFTS- UND ARBEITSPLATZZENTRUM OBERÖSTERREICHS. Die mehr als 210.000 Arbeitsplätze sorgen, besonders in den Morgen- und Abendstunden, für einen regen Pendlerverkehr. Mit der 2. Straßenbahnachse und mit dem Linzer Hauptbahnhof als zentralem Verkehrsknotenpunkt der S-Bahn geht die Landeshauptstadt den Weg zur Mobilitäts-Musterstadt.

„Ein wachsendes Wirtschafts- und Arbeitsplatzzentrum wie Linz braucht die beste Verkehrsinfrastruktur“, sind sich der Verkehrs-Referent der OÖ. Landesregierung, Landeshauptmann-Stv. Reinhold Entholzer, und die Linzer Verkehrsreferentin Vizebürgermeisterin Karin Hörzing einig. „Linz hat schon in den vergangenen Jahren kräftig in den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel investiert. Die Rekord-Bilanz von 107 Millionen Fahrgästen der LINZ LINIEN im Jahr 2014 ist ein eindrucksvoller

Beweis für diese Anstrengungen. Die Tatsache, dass es Linz gelungen ist, den Verkehrszuwachs durch den Ausbau der Öfis abzufangen, anstatt ihn weiter auf die Straße zu verlagern, spricht eine eindeutige Sprache“, betont Vizebürgermeisterin Karin Hörzing.

S-BAHN VERBINDET DEN ZENTRAL- RAUM

Schon jetzt sind die weiteren Ausbauschritte für den Öffentlichen Verkehr in der Landeshauptstadt fixiert. Ab Dezember 2016 werden die ersten 5 S-Bahn-Linien für eine komfortable öffentliche Verkehrsanbindung an die Landeshauptstadt sorgen und die Straßen entlasten. „Meine Pläne für die S-Bahn in Oberösterreich sehen vor, dass im ersten Schritt die Sumerauerbahn, die Pyhrnbahn, die Westbahn zwischen Wels und Linz sowie zwischen Linz und St. Valentin und natürlich die Linzer Lokalbahn in das S-Bahn-System eingebunden werden. In weiterer Folge werden dann auch die attraktiven Regio Tram Trassen der neuen Mühlkreisbahn und langfristig auch die in Planung befind-

liche Schienenachse von Pregarten über Gallneukirchen nach Linz eingebunden“, informiert Landeshauptmann-Stv. Reinhold Entholzer. Die S-Bahn zeichnet sich durch einen ganztägigen Stundentakt zwischen 05:00 und 24:00 aus. In den Hauptverkehrszeiten ist ein 30-Minuten-Takt geplant. Überall dort, wo die Infrastruktur das bereits zulässt, wird bereits im ersten Schritt zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet. Der zentrale Verkehrsknoten ist der Linzer Hauptbahnhof.

FEINVERTEILUNG ÜBER 2. STRASSENBAHNACHSE

Mit der 2. Straßenbahnachse in Linz kann die Feinverteilung der Fahrgäste an ihre Zielgebiete in der Landeshauptstadt effizienter und fahrgastfreundlicher gestaltet werden. Die großteils unterirdisch verlaufende Schienenachse erschließt dabei städtebauliche Wachstumsgebiete im Linzer Zentrum – von der Kreativwirtschaft der Tabakfabrik über das Gelände der entstehenden Medizinischen Fakultät bis hin zu den attraktiven Wohnanlagen der Grünen Mitte.



Starkes Duo für den Öffi-Ausbau:
LH-Stv. Entholzer und Vize-Bgm.in
Hörzing



2. LINZER STRASSENBAHNACHSE



Luger will bei Verfahren für Abriss der Eisenbahnbrücke Zeit sparen

Linzer Bürgermeister geht davon aus, dass nur drei Verfahren notwendig sein werden – Dauer von rund sechs Monaten realistisch

LINZ. Noch ist nicht klar, wer in Zukunft für den Bereich Verkehr in der Landeshauptstadt Linz politisch verantwortlich sein wird. Darüber wird immer noch verhandelt. Klar ist hingegen, dass die Eisenbahnbrücke abgerissen wird und an ihrer Stelle eine neue Brücke als wichtige Donauquerung für die zweite Schienenachse gebaut wird.

Um Verzögerungen zu vermeiden, laufen die Detailplanungen laut Bürgermeister Klaus Luger (SP) auf Hochtouren. Derzeit würde sich eine Expertengruppe mit den erforderlichen Behördenverfahren für den Neubau der Brücke beschäftigen. Intensiv werde an den

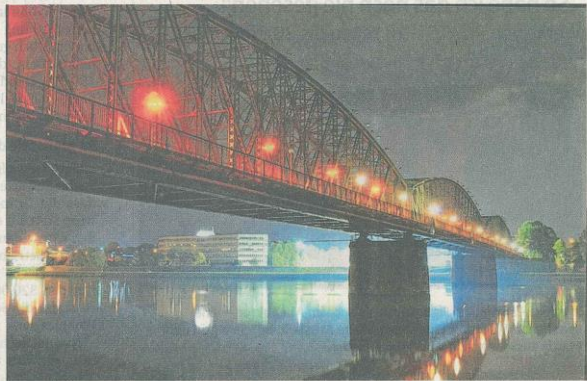
diversen benötigten Verfahren gearbeitet. Das Ziel von Luger ist klar. Er möchte durch die Konzentration der Verfahren Zeit sparen, statt 14 Monaten nur rund sechs Monate benötigen.

Die Entfernung des Brückentragwerks ist ohne Bewilligung möglich. Die Abtragung der alten, in der Donau situierten Pfeiler der Eisenbahnbrücke erfordert aber ein wasserrechtliches Verfahren, das in die Zuständigkeit des Magistrates Linz fällt. Gleiches gilt für die Bewilligung nach dem Schifffahrtsgesetz.

Ob auch eisenbahnrechtlich eine Bewilligung notwendig ist, wird aktuell mit der zuständigen Behörde im

Zuge der Trassenauffassung geklärt. Dies kann nach Auskunft von Luger erst nach Einstellung des Zugverkehrs beantragt werden, was am Samstag passiert ist. Rechtskräftig wird diese Einstellung des Zugverkehrs mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember dieses Jahres.

Ein Naturschutzverfahren ist laut Luger voraussichtlich nicht notwendig. Ganz sicher gibt es keines hinsichtlich des Denkmalschutzes. Der Abbruch der bestehenden Brücke wurde bekanntlich bereits mit Bescheid vom September 2013 aus denkmalrechtlicher Sicht bewilligt.



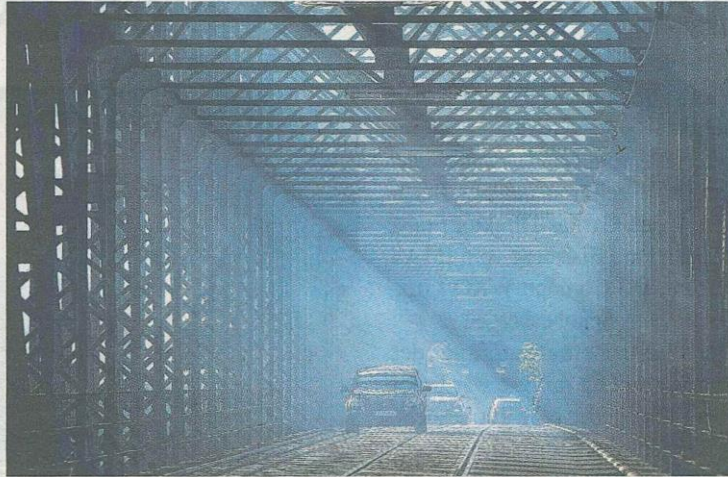
Noch steht die Eisenbahnbrücke, aber die Vorarbeiten für ihren Abriss sind im Gang. Foto: Andreas Traxler

EISENBAHNBRÜCKE

Fünf Bewilligungen für Abriss

LINZ. Eine Reihe von Bewilligungen sind für den geplanten Abbruch der Eisenbahnbrücke noch notwendig, der ab Mitte 2016 starten soll. Durch eine Konzentration der Verfahren soll aber Zeit gespart werden.

„Für die weiteren Planungen der zweiten Schienenachse, die Linz notwendig braucht, ist die neue Brücke von entscheidender Bedeutung“, betont Bürgermeister Klaus Luger. „Daher konzentriert sich mein Bemühen darauf, rasch alle weiteren Schritte für eine zukunftstaugliche Verkehrsanbindung an dieser Stelle zu setzen. Derzeit wird intensiv an den diversen benötigten Verfahren gearbeitet. Das Ziel ist klar: Ich möchte durch Konzentration der Verfahren Zeit sparen.“



Die Stadt will grünes Licht für den Brückenabriss bis Sommer 2016.

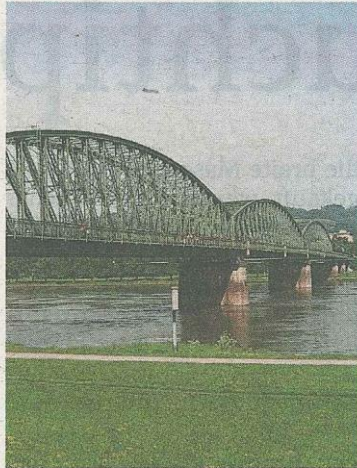
Foto: vowe

Insgesamt werden derzeit fünf Rechtsmaterien geprüft, das Denkmalschutz-, das Wasser-, der Naturschutz- und das Schifffahrtsrecht sowie das Eisenbahnrecht. Die Stadt Linz strebt ein

Konzentrationsverfahren für alle Bewilligungen an. Dies würde bedeuten, dass anstelle einer Gesamtdauer von 14 Monaten eine Verfahrensdauer von rund sechs Monaten notwendig ist. ■

Der Brückenabriss soll beschleunigt werden

● LINZ (jog). Während dieser Tage die letzten Züge über die Eisenbahnbrücke rollten, wird im Hintergrund eifrig am Neubau der Donauüberquerung geschraubt. Für den Abbruch ist eine Reihe von Bewilligungen notwendig. Bürgermeister Klaus Luger strebt eine Konzentration der Verfahren an. Das würde bedeuten, dass anstelle einer Gesamtdauer von 14 Monaten nur rund sechs Monate notwendig sind. Konkret steht ein wasserrechtliches Verfahren für den Abbruch der Pfeiler genauso am Plan wie eine Bewilligung des Schifffahrtsgesetzes. Ob eine eisenbahnrechtliche Genehmigung nötig ist, wird aktuell mit der zuständigen Behörde im Zuge der Trassenauflassung abgeklärt. Bezüglich Denkmal- und Naturschutz sind voraussichtlich keine Verfahren notwendig. „Es stimmt mich positiv,



Für den Brückenabriss könnten nur mehr drei Bewilligungen notwendig sein. Foto: BRS

dass im Wesentlichen nur drei Bewilligungen notwendig werden. So könnte eine rasche Umsetzung der Arbeiten für eine Neuerichtung der Donauquerung vonstattengehen“, so Bürgermeister Klaus Luger. 1529747



Foto: Werner Pöchlinger

Eine der letzten ÖBB-Überstellungsfahrten über die alte Brücke, am 15. Oktober war das.

„Äußerst kaputter“ Donauübergang ab Ende Februar zu: **Mit Umleitungen und Ampeln wird Brückensperre entschärft**

„Das Chaos bleibt ein Chaos, es wird durch die Sperre kaum anders“, meint man in der Linz AG angesichts der näherrückenden Sperre der Linzer Eisenbahnbrücke. Trotzdem werden nun in Linz großräumige Umleitungen und geänderte Ampelschaltungen zur Verkehrsentslastung in den Spitzen ausgearbeitet.

Am 13. Dezember übergeben die ÖBB die Eisenbahnbrücke an die Linz AG, begleitet von einem Übergabegutachten über den Zustand der Brücke.

Dieses Gutachten werde auch nur zeigen, dass der Zustand der Brücke „äußerst schlecht“ sei, ist man sich in der Linz AG sicher, wo man von einer endgültigen Sperre der Brücke per Ende Februar ausgeht – aus Sicherheitsgründen. Vertraglich mit den ÖBB vereinbart, muss der Abriss des 115 Jahre alten Donauübergangs am 3. April 2016 beginnen, sonst muss das städtische Unternehmen 2,6 Millionen Euro Pönale zahlen...

Somit sieht man in der Linz AG keine Möglichkeit, die Brücke zumindest für Autos so lange offen zu halten, bis die Bypässe an der Voest-Brücke fertig

werden, was 2018/19 der Fall sein sollte. So eine Lebenszeitverlängerung wünschen sich ja, wie berichtet, die beiden neuen FPÖ-Verkehrsreferenten Markus Hein (Linz) und Günther Steinkellner (Land), weil

sie ein Verkehrschaos fürchten. Doch das Chaos gebe es ja eh schon jetzt und es werde durch die Brückensperre kaum schlimmer werden, heißt es aus der Linz AG, weil eh nur 900 Autos in der Morgenspitze (halb 7 bis halb 8) über die Eisenbahnbrücke fahren. Diese könnte übrigens wegen des Wetterumschwungs schon jetzt tageweise gesperrt werden, weil Wind über 80 km/h einfach zu gefährlich ist.

Neue Linzer Stadtregierung ist nun auch

10 Probleme, die

Die neue Linzer Stadtregierung (siehe Grafik rechts) ist seit gestern, Donnerstag, offiziell im Amt! In den kommenden sechs Jahren wird es eine intensive Zusammenarbeit zwischen SPÖ und FPÖ geben – und eine Vielzahl großer Probleme: Die „Krone“ listet zehn große Herausforderungen für die Stadtpolitik auf.

1 Der Swap-Skandal: Seit genau vier Jahren streiten Stadt Linz und Bawag vor Gericht um mehr als eine halbe Milliarde Euro „Swap-Schaden“. Eine Lösung ist noch immer nicht in Sicht, auch wenn jetzt Vergleichsverhandlungen wieder wahrscheinlicher werden – siehe auch Bericht unten.

2 Das Stadion: Linz braucht ein neues Stadion, das Oval auf der Gugl soll dafür verkauft werden. Die Beschlüsse dazu stehen, nur: Hat Linz dafür genug Geld?

3 Die Finanzen: Das ist das absolut größte Problem! Investitionen sind nur schwer möglich, weil zu viel Geld in den Kassen fehlt. Fix ist: Es wird einen Sparkurs geben!

4 Die Universitäten: Kepler-, Bruckner-, Kunst- und die neue Medizin-Universität –

damit Oberösterreich in Zukunft bestehen kann, muss Linz dazu beitragen, dass die Unis ausbauen können.

5 Der Verkehr: Dieses Problem ist vielschichtig. Geplant ist neben der 2. Schienenachse auch der Westring. Und auch hier lautet die Frage: Ist das alles leistbar?

6 Die Eisenbahnbrücken: Sie wird am 13. Dezember von den ÖBB an die Linz AG übergeben – samt einem Übergabegutachten über den baulichen Zustand. Der ist bekanntlich aber sehr schlecht; ab 3. April 2016 muss die Brücke laut Vertrag mit den ÖBB abgerissen werden.

7 Die Sicherheit: Linz braucht viel mehr Polizei, wie sowohl SPÖ als auch FPÖ fordern. Dafür ist der Bund zuständig – weshalb es beim Wunsch bleiben könnte.

offiziell angelobt ► Auf die acht politischen Vertreter kommt viel Arbeit zu:

jetzt rasch gelöst werden müssen



8 Der Donau-Parkplatz: Die Stadt Linz muss eine Lösung für die Nutzung des Jahrmarktgeländes außerhalb der Marktzeiten finden. Der riesige Pendlerparkplatz am Donauufer ist eine absolut vertane Chance.

9 Die Asyl-Frage: Um die Quote zu erfüllen, muss Linz noch viel tun: Bis zu 1500 neue Plätze werden benötigt. Aber gibt es noch Quartiere?

10 Die Vision: Linz als Stadt der Arbeit braucht Zukunftsvisionen, die über die Stärkung der Kreativwirtschaft hinausgehen. Das Medical Valley rund um die Med-Uni hätte Potenzial.



Christian Forsterlechner (SPÖ) ist Vize-Stadtschreiber, Finanz-, Personal- und Liegenschaftsreferent.

Eva Schönbauer von den Grünen verantwortet die Bereiche Bildung, Frauen und Umwelt.

Detlef Wimmer (FPÖ) ist Vize und für Finanzen, Sicherheit und Städtepartnerschaften zuständig.

Bernhard Reier (VP) ist Linz-Vize-Bürgermeister und für Kultur sowie Tourismus zuständig.

Markus Reib (FPÖ) ist für den Verkehr, die Planung und den städtischen Hochbau zuständig.

Klaus Lager (SPÖ) ist Bürgermeister. Seine Ressorts: Innovationen, Wissenschaft und Technologie.

Karin Hürzler (SPÖ) ist stellvertretende Vize-Bürgermeisterin. Ihre Ressorts: Soziales, Integration und Sport.

Susanne Wegscheider (VP) ist zuständig für Märkte, Wirtschaft, Stadtgrün und Straßensanierung.

Linz
Rathaus „neu“

Foto: Hans Emdler

STAUCHAOS

Erste Lösungsideen

Neubau der Voest-Brücke schon früher

Stadt und Land einigten sich auf erste Maßnahmen gegen den Linzer Verkehrsinfarkt.

Linzer Krisengipfel mit Ergebnissen: Die neuen Infrastrukturverantwortlichen in Linz, Markus Hein, und im Land, Günther Steinkellner (beide FPÖ), einigten sich auf erste Schritte gegen das Stauchaos.

Im Zentrum stand die Verschärfung der Lage durch den geplanten Abriss der Eisenbahnbrücke Mitte 2016. „Dieser Termin muss nach hinten verschoben werden“, so Hein. Zusätzlich droht nämlich eine zweite Baustelle: Die A7-Vo-

estbrücke soll ab 2017 saniert werden, dafür werden zwei Bypass-Brücken angebracht. Aber: „Diese Zusatzbrücken könnten eine Entlastung bei den Verkehrsströmen bringen“, sagt Hein. Deshalb solle der Bau jetzt vorgezogen werden: „Die Asfinag ist bereit, früher zu bauen.“

Weitere Sofortmaßnahme: Bei der Lederfabrik soll noch in den kommenden Monaten ein P&R-Areal entstehen. Hier ist nur noch die Mitfinanzierung des Landes zu klären. Als Nächstes soll dann P&R nahe Ottensheim folgen.



A7-Brücke soll schon vor 2017 verbreitert werden...



... die Eisenbahnbrücke dafür aber noch länger stehen.

Linz-AG-Boss Erich Haider sieht Beschleunigungs-Chance um ein Jahr, „wenn alle

zusammenhelfen“:

Linz kommt schneller zur neuen

Brücke

Jetzt will Linz-AG-Chef Erich Haider den beiden freiheitlichen Verkehrsreferenten von Land und Stadt die Furcht vor einem „Riesenchaos“ durch die mehr als vierjährige Eisenbahnbrückenlücke nehmen. „Wenn alle zusammenhelfen, könnte unsere neue Brücke mindestens ein Jahr schneller fertig werden“, sagt Haider.

Die FPÖ-Politiker Günther Steinkellner und Markus Hein möchten, wie berichtet, dass die Linz AG die alte Eisenbahnbrücke so lange stehen lässt, bis die neuen

Bypässe der Stadtautobahnbrücke (Voest-Brücke) in Betrieb sind, was irgendwann 2019 der Fall sein wird. Sonst drohe nämlich ein Riesen-Verkehrschaos.

Dieses Riesenchaos sieht Linz-AG-Boss Erich Haider zwar nicht kommen, weil über die alte Eisenbahnbrücke nur 7 Prozent aller Kfz-Donauüberquerungen entfallen und auch Entlastungsmaßnahmen (Umleitungen, Ampelschaltungen, Öffi-Verstärkung) vorgesehen sind. Trotzdem bietet Haider jetzt den beiden Verkehrsreferenten die Perspektive an, dass die neue, doppelt so breite und damit viel aufnahmefähigere Brücke dort mindestens ein Jahr früher fertig werden könnte. Also „sicher im Sommer 2019, vielleicht auch schon Anfang 2019“, so Haider.

Voraussetzung wäre, dass Steinkellner mithilfe, dass das Projekt zügig abgewickelt werden könne: „Wir

haben in den offiziellen Fertigstellungstermin Sommer 2020 ein Jahr für Einsprüche eingerechnet“, erklärt Haider. Dieses Jahr könne man wohl herausholen „wenn alle zusammenhelfen.“ Haider: „Eine rasch errichtete, 16 Meter breite neue Brücke hilft mehr als eine alte, die nur acht Meter breit ist und gar nicht mehr so lange tragfähig steht.“

Der Abriss ab März 2016 entspreche ja auch dem Wählerwillen, gibt der Linz-AG-Generaldirektor zu bedenken: Denn am 27. September haben sich 68 Prozent der Abstimmenden für eine neue Brücke an der Stelle der alten Eisenbahnbrücke ausgesprochen: „Und dann lassen wir die Brücke noch Jahre stehen?“

Brückenabriss wird nicht verschoben

Luger: »Sperre ist jederzeit möglich«

Klare Absage an Pläne, die Bahnbrücke noch drei Jahre länger zu nutzen.

Lin. Den Abriss der Eisenbahnbrücke verschieben, bis 2018 die beiden neuen Beibrücken an der Voestbrücke (A7) stehen – diese Idee gegen das Linzer Stauchaos hatte der neue Verkehrsstadtrat Markus Hein (FPÖ) in ÖSTERREICH präsentiert. Unterstützung kommt nun von Günther Steinkellner, seinem Partei- und Ressortkollegen auf Landesebene. Der Abriss der Eisenbahnbrücke müsse laut Entscheidung des Bundesdenkmalamts

im April 2016 beginnen. „Es gibt aber die rechtliche Möglichkeit, einen entsprechenden Bescheid auf drei Jahre zu erstrecken“, sagt Steinkellner.

»Lieber Stau, als dass ich Leben riskiere«

„Der Bescheid läuft bis 1. September“, verbessert Stadtchef Klaus Luger (SPÖ). Doch das seien Zahlenspiele. „Keiner weiß, ob die Brücke bis dahin überhaupt noch befahrbar ist. Sie könnte schon Weihnachten zu sein.“ Mittlerweile entscheiden Experten über die Nutzung des

**Linzer Eisenbahnbrücke:
Ihr Ende scheint unausweichlich näher zu rücken.**

maroden Baus in Wochenabständen. Am Dienstag stand sie wegen Sturmböen kurz vor der Sperre. „Hier von weiteren Jahren der Benutzung zu sprechen, ist utopisch“, sagt Luger. „Bevor ich Menschenleben riskiere, stehe ich lieber im Stau.“

Am 13. Dezember übergeben die ÖBB die Brücke an die Linz AG. Sie entscheidet nach einem neuen Gutachten über Nutzungsdauer, Sperre und Abriss. (bom)

TZ Österreich/Born

Vier Mio. Euro für Planungen

Startschuss für die neue Donaubrücke

Der Gemeinderat gibt heute die ersten Mittel für die neue Eisenbahnbrücke frei.

Linz. Die Volksbefragung im September besiegelte das Schicksal der maroden Eisenbahnbrücke – sie wird laut Mehrheitsvotum abgerissen. Wann das passieren wird und wie lange die Brücke noch befahren werden kann, wird frühestens ab 13. Dezember entschieden: Da übernimmt die Linz AG die Brücke von den ÖBB.

Fix ist: In der Zeit zwischen Sperre der alten und Verkehrsfreigabe der neuen Brücke droht in Linz



Das wird die neue Brücke.

Marc Mimram Architecte, Führling

ein Verkehrschaos. Deshalb drückt Stadtchef Klaus Luger (SPÖ) bei den Bewilligungsverfahren aufs Tempo – sie sollen in sechs statt 14 Monaten abgeschlossen sein. Ziel ist die Freigabe der Brücke im Jahr 2020.

Planung ab Jänner. Heute setzt die Stadtpolitik den

ersten Schritt in diese Richtung: Auf Antrag von Infrastrukturreferent Markus Hein (FPÖ) werden vier Mio. Euro für „Ingenieursleistungen“ – also die Planung der neuen Donauquerung – freigegeben.

Die konkreten Planungsarbeiten sollen laut Hein Anfang des kommenden Jahres starten. Offen sei derzeit noch, ob die bevorzugte Gleisvariante – eine Kombination aus Schmalspur (für Bim) und Normalspur (für Züge der Mühlekreisbahn) technisch und finanziell realisierbar ist, sagt Hein.

Neue Eisenbahnbrücke nimmt weitere Hürde

LINZ – Der Linzer Gemeinderat hat gestern mehrheitlich beschlossen, die Linz AG mit der Planung und den Ingenieurleistungen für den Bau der neuen Eisenbahnbrücke zu beauftragen. Der Kostenrahmen beträgt vier Mio. Euro. „Für die weiteren Planungen der 2. Schienenachse ist die neue Brücke von entscheidender Bedeutung“, so Vbgm. Christian Forsterleitner.

Verkehrsinfarkt durch Brückendilemma

Wirtschaft fürchtet Stauchaos während Neubau der Eisenbahnbrücke in Linz

LINZ. Stau gehört in Linz zum täglichen Szenario für Autofahrer. Wenn allerdings ab Mai des kommenden Jahres die Eisenbahnbrücke wie geplant abgerissen und in vier Jahren Bauzeit durch eine neue Brücke ersetzt wird, droht Linz in dieser Zeit der Verkehrsinfarkt. Davon ist nun auch die Wirtschaft überzeugt. Klaus Schobesberger, Obmann der WKO Linz-Stadt, sieht

angesichts von 15.000 Fahrzeugen täglich in Linz die große Gefahr, dass sich mit dem Ausfall der Eisenbahnbrücke die Verkehrssituation noch verschärfen wird.

Da die vierte Linzer Donaubrücke erst in den Startlöchern stehe und die Voest-Brücke demnächst saniert werden muss, sollte der Neubau der Eisenbahnbrücke verschoben werden, bis die anderen

Brückenprojekte realisiert sind. Diesen Vorschlag hatte auch schon der neue Linzer Planungsrat Markus Hein (FP) gemacht. Er hält diese Lösung im OÖN-Gespräch nach wie vor für die vernünftigste. Allerdings müsse die Sicherheit der alten Brücke gewährleistet sein. Mitte Dezember soll ein ÖBB-Gutachten Klarheit schaffen. Mehr dazu auf nachrichten.at/linz (rgr)

Alter Donauübergang in Linz könnte bis 2019 „aushelfen“:

Denkmalschutz ist keine Hürde für längere Nutzung der Brücke

„Die alte Eisenbahnbrücke in Linz erst abreißen, wenn die Bypässe für die Voestbrücke stehen“, ist das Credo der beiden FPÖ-Verkehrspolitiker Günther

Steinkellner und Markus Hein. Das wäre irgendwann 2019. Nun zeigt sich, dass so eine „Aushilfe“ kein Problem wegen des Denkmalschutzes machen würde.

Bisher hieß es aus Linz immer: Werde die Brücke nicht bis Anfang September 2016 abgerissen, lebe der Denkmalschutz wieder auf. Doch dem ist nicht so, wie schon ein Blick ins Gesetz zeigen könnte. Verkehrslandesrat Günther Steinkellner untermauert das nun mit einem juristischen Gutachten, dem zufolge eine Verlängerung der Zerstörungsfrist um bis zu drei Jahre möglich ist, „wenn dies zur Überbrückung wichtiger öffentlicher Verkehrsbedürfnisse (bis zur Herstellung von Ersatzinfrastruktur) dient“, wie Uni-Professor Andreas Hauer schreibt.

Auch Verzögerungen durch behördliche Verfahren rechtfertigen laut Gesetz

eine maximal dreijährige Verlängerung. Solche Verzögerungen drohen durch die Notwendigkeit eines eisenbahnrechtlichen Streckenauflassungsverfahrens,

das die Stadt Linz bisher für nicht wirklich notwendig hielt. Beim Land ist man da anderer Meinung. Und so ein Verfahren könnte bis zum Minister raufgehen.

Glosse

Von
Erhard Gstöttner



Christkind-Glaube

Ach, liebes Christkind, was ist mit dir los? Was hast du gegen uns Linzer und die Menschen im westlichen Teil des Mühlviertels?

Seit den 1970er-Jahren vertrauen Autofahrer darauf, dass ein kleines Stückerl oberhalb von Urfahr eine Donaubrücke entsteht. Aber 40 Jahre danach gibt

Vielleicht bringt uns das Christkind die neue Brücke

es diese Brücke noch immer nicht.

Wie konntest du uns das antun, liebes Christkind? Mit deiner Untätigkeit hast du hochverdiente Politiker wie Landeshauptmann Josef Pühringer verunglimpft. Der hatte seinerzeit als Baulandesrat angekündigt, dass man 1998 über diese Brücke fahren könne.

Ach ja, liebes Christkind, heuer hast du aber offenbar doch an uns gedacht. In der größten Hitze des Sommers haben Politiker den Baustart der A26 (Linzer Westring samt Donaubrücke) gefeiert.

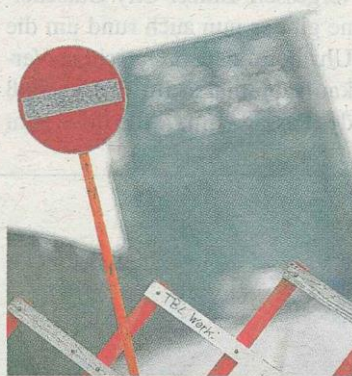
Dann ist wirklich ein bisserl etwas geschehen, aber seit Monaten nichts mehr. Na ja, schauen wir halt, was früher beginnt: der Abriss der Eisenbahnbrücke oder der Bau der Westring-Brücke.

 e.gstoettner@nachrichten.at

EISENBAHNBRÜCKE

Nächste Phase startet

LINZ. Der Abriss der Eisenbahnbrücke soll nun im Mai 2016 beginnen. Mit den Vorarbeiten kann schon früher losgelegt werden: Durch die mehrheitliche Zustimmung im 2. Gemeinderat können nun sämtliche zur Planung und Umsetzung erforderlichen Ingenieurleistungen beauftragt werden. Diese umfassen unter anderem die gesamte Architekten- und Tragwerksplanung, diverse Sonderplanungen, Prüfstatik sowie die örtliche Bauaufsicht. 2020 soll die neue Brücke stehen. Die WKO fürchtet nun ein Verkehrschaos in Linz. „Falls noch die B3 Steyregger Brücke oder die Nibelungenbrücke durch Unfälle oder Sa-



Die Eisenbahnbrücke

Foto: Weihbold

nierungen ausfallen, haben wir einen völligen Verkehrsinfarkt in Linz“, befürchtet Klaus Schobesberger, Obmann der WKO Linz-Stadt, auch im Hinblick auf die Sanierung der Voest-Brücke. ■

THEMA Um diese sechs Projekte sollte sich die Linzer Verkehrspolitik vordringlich kümmern

Die wirklichen Problemzonen im Verkehr

- Auf den neuen Linzer Verkehrsratrat Markus Hein (FP) warten viele Baustellen abseits der Ampelpärchen
- Staugeplagte Pendler und Linzer warten seit Jahren auf wichtige Verkehrsprojekte wie Westring oder S-Bahn-System

LINZ. Rien ne va plus, nichts geht mehr, heißt es im Spielcasino. Von Montag bis Freitag ist das auch Wirklichkeit auf den Straßen in und nach Linz. Zwischen 6.30 und 8 Uhr sowie von 14 bis 19 Uhr herrscht Stau. Der neue Linzer Verkehrsratrat Markus Hein (FP) fiel bisher aber nur dadurch auf, dass er homo- und heterosexuelle Pärchen von Fußgeherampeln an der Linzer Mozartkreuzung entfernen ließ.

Hein hat von seinen Vorgängern ein riesiges Erbe umgehängt bekommen. Geht es nach den Ankündigungen von Verkehrspolitikern in Linz und im Landhaus, müsste im Straßenverkehr und auch im öffentlichen Verkehr vieles gelöst sein.

Fast nichts geschehen

Der sogenannte Westring mit Donaubrücke oberhalb von Linz-Urfahr ist seit Jahrzehnten angekündigt. Die Brücke bei St. Margarethen war schon in den 1970er Jahren Thema. Heuer feierten Politiker groß Baubeginn, wirklich geschehen ist seither aber fast nichts.

Die zweite Straßenbahnachse im Linzer Osten ist planerisch auf Schiene, in Wirklichkeit herrscht aber Stillstand. Peinlich ist die Untätigkeit der Politik, auf der Nibelungenbrücke endlich einen sicheren Radweg herzustellen. Und ein ganz großes Versäumnis der Landespolitik ist es, dass Oberösterreich noch immer kein S-Bahn-System hat. Auf Linz, mit seinen vielen Pendlern, wirkt sich das besonders negativ aus. (gsto, rgr, cb)

1 DER WESTRING



Der Westring ist kein Allheilmittel, bringt aber Erleichterung für Autofahrer aus dem westlichen Mühlviertel.

Der Plan für den Westring alias Linzer Autobahn (A26) ist im Grunde genommen 40 Jahre alt. Damals hieß das Projekt „Westtangente“ und sollte oberirdisch verlaufen. Ein Kernstück ist damals wie heute eine neue Donaubrücke oberhalb von Linz-Urfahr auf der Höhe von St. Margarethen.

Seit dem Jahr 2000 tüfteln Verkehrspolitiker und Planer am neuen Westring. Ab der Donaubrücke soll die Straße nun unterirdisch bis in die Nähe des Linzer Hauptbahnhofs verlaufen. Baukosten: 646 Millionen Euro.

2 2. SCHIENEN-ACHSE

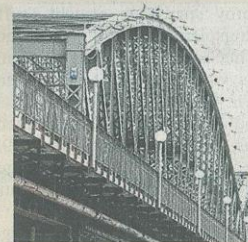


Eine Straßenbahn im Osten von Linz würde große Erleichterung nicht nur im Linzer Verkehr bringen.

Vom Mühlkreisbahnhof zur Tabakfabrik weiter ins Spitalsviertel, hinunter ins Franckviertel zum neuen Wohngebiet Grüne Mitte und schließlich zum Linzer Hauptbahnhof – das ist die Route, die die Straßenbahn auf einer großteils unterirdischen Trasse zurücklegen soll. Diese bequeme Verbindung könnte Autofahrer tatsächlich zum Umsteigen bewegen.

Der Plan ist grundsätzlich fertig. Doch jetzt ist wieder fraglich, wann die Eisenbahnbrücke abgerissen werden kann. Das könnte die zweite Schienenachse verzögern.

3 EISENBAHNBRÜCKE



Wird die Eisenbahnbrücke im kommenden Jahr abgerissen, dann wird der Auto-Stau in Linz noch größer.

Jahrelang war die Zukunft der im Jahr 1900 eröffneten Linzer Eisenbahnbrücke umstritten. In einer Volksbefragung am 27. September dieses Jahres stimmte die Mehrheit der Linzer Bevölkerung für einen Neubau an der gleichen Stelle.

Der Abriss der alten Brücke sollte in wenigen Monaten beginnen. 2017 startet aber die Asfinag die Erweiterung der Voest-Brücke, was zu Verkehrsbehinderungen führt. Somit wäre das Verkehrschaos perfekt. Jetzt soll der Abriss der Eisenbahnbrücke verschoben werden.



Das Ampelpärchen, das Verkehrsratrat Hein nicht sehen will.

Foto: dpa/APA



Ein gewohntes Bild: Stau auf der Stadtautobahn vor dem Tunnel Bindermühl.

Foto: Weibold

4 NIBELUNGEN-BRÜCKE



Die Nibelungenbrücke ist täglich stundenlang Stauzone. Am Unwillen der Politik scheiterte ein sicherer Radweg.

Zwischen Montag und Freitag ist die Brücke ab 7 Uhr Richtung Süden verstaubt. Richtung Norden beginnt der Stau mittlerweile bereits um 14 Uhr und löst sich erst gegen 18.30 Uhr auf. Der Westring (A26) soll dieses Problem lösen. Die Lösung ist aber zeitlich begrenzt. Denn nach und nach werden wieder so viele Autos über die Brücke fahren bzw. stauen wie jetzt.

Beschämend ist der Unwille der verantwortlichen Politiker in Linz und in der Landesregierung, auf der Brücke bis jetzt keinen sicheren Radweg zu errichten.

5 KEINE S-BAHN



Oberösterreich ist das einzige Bundesland ohne S-Bahn-System. Auf Linz wirkt sich das besonders negativ aus.

Oberösterreich hat noch immer nicht, was alle anderen österreichischen Bundesländer längst besitzen: ein S-Bahn-System, aufeinander abgestimmte Bahnverbindungen. Landesrat Reinhold Entholzer (SP) arbeitete zuletzt an der S-Bahn-Planung Linz-Gallneukirchen-Pregarten. Jetzt ist Landesrat Günther Steinkellner (FP) zuständig. S-Bahnen könnten die Autoströme der Pendler nach Linz verkleinern. Staus sind ja in Linz auf nahezu allen Stadteinfahrten eher die Regel als die Ausnahme.

6 LINZER OST-UMFAHRUNG



Vor allem Lenker, die in Richtung Mühlviertel wollen, ohne Linz zu durchqueren, hoffen auf die Ostumfahrung.

Ob die Ostumfahrung jemals gebaut wird, steht nach wie vor in den Sternen. Auf eine Route, die in der Bevölkerung umstritten ist, haben sich die Planer des Landes und die Politik aber geeinigt. Die Trasse soll beim Knoten Ebelsberg an die A1 angebunden werden und von dort aus großteils unterirdisch durch Ebelsberg zwischen den Siedlungen Ennsfeld und den Kastgründen verlaufen. Vor dem Knoten Treffling soll die Straße wieder an die Oberfläche geführt und dort an die A7 angebunden werden. Die Umsetzung des Projektes ist nicht vor 2025 geplant.

Heute übernimmt städtisches Unternehmen den Übergang, **Eisenbahnbrücke gehört**

Der Wegfall der Eisenbahnbrücke könnte die Situation in Linz weiter zuspitzen. Mir ist unverständlich, dass die Linz AG hier kein Problem für die Verkehrssituation erkennen kann.

FPO-Landesrat Günther Steinkellner

Ab heute, Sonntag, gehört die Eisenbahnbrücke den Linzern – nämlich über die städtische Linz AG. Alleiniger Zweck der Übernahme von den ÖBB ist (neben dem Eigentumserwerb an ein paar Bahntrassenkilometern) der Abriss des Donauübergangs, der für die einen ein Wahrzeichen, für die anderen bloß Schrott ist.

Die Linz AG will an der Stelle der 115 Jahre alten Fachwerkbrücke eine neue Straßen- und Straßenbahnbrücke bauen, weshalb es von etwa Februar 2016 an dort vier Jahre lang keinen Donauübergang geben wird. Die beiden FPO-Verkehrs-

referenten Günther Steinkellner (Land OÖ) und Markus Hein (Stadt Linz) befürchten ein noch größeres Verkehrschaos (und die Schuldzuweisung dafür) und ersuchen die Linz AG, die alte Brücke noch so lange stehen zu lassen, bis die Er-

um ihn abzureißen:

nun Linz

weiterung der Voest-Brücke um zwei Zusätze irgendwann 2019 fertig ist.

Doch Linz-AG-Chef Erich Haider verweist auf die ohnehin eingeschränkte Rolle der schmalen Brücke als Pkw-Donauübergang. Lieber bietet er eine Beschleunigung des Neubaus um ein Jahr an, der dann Anfang 2019, längstens Mitte 2019 befahrbar wäre.

Entscheidend für all diese Überlegungen wird der aktuelle technische Zustand der alten Eisenbahnbrücke, an dem Generaldirektor Erich Haider massive Zweifel hat: „Die alte Brücke hält sowie-so keine drei, vier Jahre mehr, ohne dass wir sehr viel Geld in die Hand nehmen müssten“, vermutet er.

ooe@kronenzeitung.at

Am Abriss des Linzer Übergangs führt

Gutachter empfiehlt Eisenbahnbrücke ab

Die Linzer haben sowieso mehrheitlich für den Abriss der alten Eisenbahnbrücke gestimmt – nun zeigt sich, dass es nicht nur demokratiepolitisch, sondern auch technisch keine Alternative dazu gibt: Das jüngste Gutachten empfiehlt, „die Brücke ab 27. Februar für den gesamten Verkehr zu sperren“ und dann abzurechen.

Am Montagmorgen wurden unter der Eisenbahnbrücke bereits Absperrungen aufgebaut, Geh- und Radwege bleiben aber passierbar und werden eingehaust. Das hat die Linz AG veranlasst, das städtische Unternehmen, dem die ehemalige ÖBB-Brücke seit Sonntag gehört. Laut dortiger Aus-

kunft geht es um den Schutz vor bis zu 10 Zentimeter großen Roststücken, die bei Frost von der Brücke fallen.

Die ist technisch jedenfalls am Ende, untermauert Gutachter Dipl.-Ing. Johann Stranzinger anlässlich der Brückenübernahme durch die Linz AG: „Ein Sicherheitsniveau auf dem

kein Weg vorbei:

Sperre der 27. Februar

heutigen Stand der Technik kann (...) nicht mehr erreicht werden, wodurch das Schadens- und Haftungsrisiko für den Eigentümer massiv ansteigt“, schreibt Stranzinger und empfiehlt die Totalsperre ab 27. Februar samt folgendem Beginn der Abbrucharbeiten.

„Die Brücke wird ab Ende Februar 2016 nicht mehr zur Verfügung stehen“, sehen das nun auch die beiden Verkehrsreferenten Günther Steinkellner (Land OÖ) und Markus Hein (Linz) laut einer gemeinsamen Aussendung ein. Trotzdem werden auch „Maßnahmen zur Verlängerung der Lebensdauer“ der Eisenbahnbrücke noch einmal geprüft.



Der Bereich unter der Brücke wird schon seit Montag abgesperrt

Gutachten empfiehlt raschen Brückenabriss

LINZ – Ein neues Gutachten des Zivilingenieurs Johann Stranzinger empfiehlt, die Linzer Eisenbahnbrücke, die sich seit Sonntag im Eigentum der Linz AG befindet, mit Ende Februar 2016 abzureißen. Ursprünglich war von der Stadt Linz im Mai der Beginn der Arbeiten ins Auge gefasst worden. Bei einem „Brückengipfel“ vereinbarten gestern Infrastruktur-LR Günther Steinkellner und Bürgermeister Klaus Luger, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die Maßnahmen zur Verlängerung der Lebensdauer der Donauquerung prüfen soll. Eine zweite Arbeitsgruppe soll zeitgleich alle notwendigen Schritte, wie die Errichtung von Park & Ride-Anlagen in die Wege leiten. Und zwar für den Fall, dass die weitere Benützung der Eisenbahnbrücke nicht möglich sein sollte, so der Linzer Verkehrs-Referent Markus Hein. In Auftrag gegeben wird weiters eine Systemstudie, um damit die optimale Einbindung der Mühlekreisbahn in das Schienennetz der Stadt Linz zu klären.

Busse fahren über Voest-Übergang ► Bim bekommt Schleife:

Maßnahmen bei Brückensperre

Ab 27. Februar kommenden Jahres wird die Linzer Eisenbahnbrücke realistischere Weise gesperrt sein. Die Linz AG, neuer Eigentümer und Abreißer der Brücke, bereitet für ihre Busse und zur Ausweitung des Straßenbahnangebotes diverse Alternativmaßnahmen vor.

Auf Wunsch der Politik wird zwar noch eine Lebensverlängerung für die Brücke geprüft, recht wahrscheinlich ist ein Erfolg angesichts des technisch doch sehr

schlechten Zustands der Brücke nicht mehr.

Bei der Linz AG plant man jedenfalls Folgendes: Die betroffenen Buslinien 12 und 15 werden künftig

über die Voest-Brücke geführt. Und zur Ausweitung des Straßenbahnangebotes wird bei der Kreuzung Ferihumerstraße/Linke Brückenstraße eine neue Umkehrschleife errichtet. Sie ist dazu da, die Linien 1 und 2 besonders in der Morgenspitze in Fahrtrichtung Stadtzentrum (von Urfahr nach Linz) zu verstärken.

Neben den Sperren an Land überlegt die Linz AG Fangnetz

Eisenbahnbrücke droht

An Land gibt es schon Absperrungen und Einhausungen gegen herabfallende Rostbrocken, nun überlegt die Linz AG auch ein Netz über der Donau: Die Eisenbahnbrücke in Linz steht praktisch vor dem Kollaps; selbst nach der Sperre für den Verkehr könnte sie allein wegen ihres Eigengewichtes bei Wind gefährlich werden.

Ein Gutachter empfiehlt ja die Sperre der Eisenbahnbrücke ab 27. Februar 2016, wie berichtet, für jeden Verkehr. Der Zustand der Untergurte habe ein „dramatisches Ausmaß“ erreicht und sei voller Unwägbarkeiten, die einen längeren Betrieb nicht mehr rechtfertigten.

Stahlbauexperte Josef Fink bestätigt nun im Auftrag der ÖBB diesen Kon-

trollbericht zusammenfassend so: „Für die Zeit nach dem 27. Februar kann aus statisch konstruktiver Sicht keine weitere Freigabe für die Benützung der Brücke für jegliche Art von Verkehr mehr erteilt werden.“ Auch nach so einer Sperre müssten Zustand und Tragfähig-

über der Donau:

Kollaps

keit laufend geprüft werden, weil das Tragwerk in der verbleibenden Zeit bis zum Abriss laut Fink schon allein durch die Kombination Eigengewicht und Wind versagen könnte. Die Linz AG überlegt daher nun, eine Netzkonstruktion unter der Brücke anzubringen.

Weitere Überprüfungen, ob man die Brücke nicht doch noch ein wenig länger nützen könnte, dürften sich mit diesem neuen Gutachten nun wohl erledigt haben. Nach dem Stand der Verträge zwischen ÖBB und Linz AG, also Voreigentümer und neuem Eigentümer, muss mit dem Abriss der Brücke ohnehin spätestens am 6. April begonnen werden. Das muss die Linz AG tun, sonst übernehmen das die ÖBB gegen ein Pönale.

Die Sicherheit hat Vorrang, die eingeschränkte Lebensdauer der Brücke ist daher zu akzeptieren!

Linzer Stadtchef Klaus Luger (SPÖ)

Linzer Verkehr: ÖAMTC forderte rasche Planung

Eisenbahnbrücke soll aus Sicht der Autofahrerorganisation zumindest für Fußgänger und Radfahrer noch zwei Jahre offen gehalten werden

LINZ — Ein rasches Umleitungskonzept fordert der ÖAMTC falls es tatsächlich — wie diese Woche bekannt geworden ist — bereits ab Ende Februar kommenden Jahres zu einer Schließung der Linzer Eisenbahnbrücke kommen sollte. „Ich hoffe, dass die Vorarbeiten für die notwendigen Umleitungsmaßnahmen in den dafür zuständigen Ressorts bereits erfolgt sind. Schließlich ist seit Jahren bekannt, welche Probleme mit dem Brückenneubau einhergehen“, so ÖAMTC-Landesdirektor Josef Thurnhofer. Ebenfalls sei es aus Sicht des ÖAMTC zu prüfen, ob – sollte es die Sicherheit erlauben – die Donauquerung zumindest für den Fuß- und Radverkehr noch einige Zeit offen gehalten werden kann. Schließlich werde es rund zwei Jahre dauern, bis sämtliche Planungen und Genehmigungen für den Neubau rechts-

wirksam sind. So könnte die zeitliche Lücke zwischen Abriss und Beginn der Neubauarbeiten zumindest für einen Teil der Verkehrsteilnehmer verkürzt werden.

„Rasch mit Bau von Bypässen beginnen“

Da der Bau der beiden Bypässe über die Voest-Brücke ohne Behinderung des Verkehrs möglich ist, empfiehlt der ÖAMTC, mit der Errichtung der Bypässe möglichst rasch zu beginnen. Die Voest-Bypässe könnten nach Fertigstellung ab 2018 genau jene Kapazität bereitstellen, die notwendig ist, um den Neubau der Eisenbahnbrücke möglichst reibungslos durchzuführen. So wäre sichergestellt, dass zumindest in der Neubauphase der Eisenbahnbrücke eine Ausweichmöglichkeit zur Verfügung steht. Dadurch könnte die zeitliche

Lücke ohne alternative Querungsmöglichkeit auch für Kraftfahrzeuge kürzer gehalten werden.

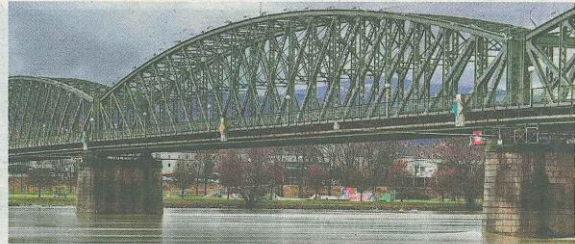
Wie schlecht es um den Zustand der Eisenbahnbrücke bestellt ist, zeigt auch ein Gutachten des Stahlbauexperten Univ.-Prof. Josef Fink. Er kommt ebenfalls zur Schlussfolgerung, dass die Eisenbahnbrücke mit 27. Februar kommenden Jahres zu sperren ist. Des Weiteren sieht er für die Zeit nach Ende Februar eine regelmäßige Überprüfung der Stahlkonstruktion als auch der Tragfähigkeit als notwendig. Eindeutiger Hintergrund: um Gefährdungen für die Schifffahrt sowie für Menschen auszuschließen, die sich unter der Brücke aufhalten, müssen Sicherungsmaßnahmen gesetzt werden. Die Linz AG hat bereits Schritte gesetzt und überlegt eine Netzkonstruktion unter der Brücke anzubringen

Brückensperre fixiert

Nach aktuellen Gutachten soll die Eisenbahnbrücke am 27. Februar für den Verkehr gesperrt werden.

● LINZ (red). Laut einer aktuellen Studie des Brücken-Experten Johann Stranzinger wird die Sperre der Eisenbahnbrücke ab Ende Februar dringend empfohlen. „Herr Stranzinger ist ein anerkannter Experte, der sich seit 2010 intensiv mit der Eisenbahnbrücke beschäftigt. Das Gutachten ist eindeutig und lässt keinen Spielraum zu“, sagt Linz AG-Generaldirektor Erich Haider, der die Studie auf einem von der FPÖ einberufenen Infrastruktur-Gipfel an die zuständigen Verkehrslandesrat Günther Steinkellner und Verkehrstadtrat Markus Hein übergeben hat. Damit wird ab Ende Februar die Eisenbahnbrücke

für den gesamten Verkehr circa drei Jahre nicht zur Verfügung stehen. Die notwendigen Einreichplanungen für den Bau der neuen Brücke wurden im letzten Gemeinderat freigegeben. An zusätzliche Verzögerungen, die durch noch ausstehende Gutachten auftreten könnten, glaubt Haider nicht: „Es gab bereits eine Volksabstimmung und zudem war der Gipfel ein sehr produktiver, wonach alle an einem Strang ziehen“. Eine Möglichkeit für eine Verzögerung des Abrisses gibt es noch, da vereinbart wurde, dass eine Arbeitsgruppe sofort mit der Prüfung von Maßnahmen zur Verlängerung der Lebensdauer der Eisenbahnbrücke beauftragt wird. „Eine zweite Arbeitsgruppe muss zeitgleich aber bereits alle notwendigen Schritte – beispielsweise die Errichtung von Park-and-Ride-Anlagen und diverse verkehrspolizeiliche Verbesserungen – in die



Die Eisenbahnbrücke soll Ende Februar endgültig für den gesamten Verkehr gesperrt werden.

Foto: drasko stojadinovic/Fotolia

Wege leiten“, so Hein. Wodurch alle Zeichen auf Abriss stehen, mit dem dann im Mai begonnen werden soll.

Mühlkreisbahnhof neu

Beim Gipfel fand eine andere Idee von Markus Hein, nämlich die Mühlkreisbahn in das Schienennetz der Stadt einzufügen und eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof herzustellen, große Zustimmung. Eine

letzte Systemstudie soll nun in Auftrag gegeben werden, um die Einbindung der Mühlkreisbahn in das Schienennetz der Stadt Linz endgültig zu klären. „Dabei wird auch der Vorschlag berücksichtigt, das Straßenbahnnetz vom Hirschkampplatz bis zum Mühlkreisbahnhof unterirdisch zu führen und zugleich einen neuen Verkehrsknotenpunkt „Mühlkreisbahnhof“ zu schaffen“, so Hein.

1581028



Countdown Am 27. Februar wird wie berichtet die Linzer Eisenbahnbrücke endgültig gesperrt. Schon jetzt hat die Stadt Linz mit ersten Sicherungsmaßnahmen –

wie auf dem Bild zu sehen – begonnen. Damit soll eine Gefahr für Schiffe und Personen, die sich unter der Brücke aufhalten, ausgeschlossen werden. Foto: Röbl

Für die Zeit des Neubaus kann nichts die Eisenbahnbrücke in Linz ersetzen

Bürgermeister Luger glaubt aber, dass sich neue Situation „relativ schnell“ einspielen wird

Von Reinhold Gruber

LINZ. Mit der Sperre der Eisenbahnbrücke bricht Ende Februar, also in knapp neun Wochen, eine neue Zeit in Linz an. Bis Ende Jänner wird, wie berichtet, nach Begleitmaßnahmen gesucht, doch machte Bürgermeister Klaus Luger (SP) im Gespräch mit den OÖNachrichten eines klar: „Es gibt keine Lösung, die die Eisenbahnbrücke für die Dauer des Neubaus völlig ersetzen kann.“

Die Frage, die viele Pendler und Linzer beschäftigt, ist die, warum es angesichts der sich verschärfenden Verkehrssituation in der Stadt und der sich seit langem abzeichnenden statischen Probleme der Eisenbahnbrücke keine Pläne für den Tag gab, da die Donauquerung nicht mehr zur Verfügung stehen wird.

„Es ist nicht so, dass es nichts gibt“, sagte Luger. Aber die Lösung schlechthin gebe es eben nicht. „Am Ende der Bauzeit wird es passen, aber in dieser Phase wird es für den Verkehr in der Stadt Linz natürlich Nachteile geben.“

Am Ende der Bauzeit wird es passen, aber in dieser Phase wird es für den Verkehr in der Stadt Linz natürlich Nachteile geben. Die Eisenbahnbrücke ist aber aus meiner Sicht für die Fußgänger und Radfahrer viel wichtiger als für den Pkw-Verkehr.“

Klaus Luger,
Bürgermeister der Stadt Linz



Foto: Weihbold

Für den neuen Verkehrsstadtrat Markus Hein (FP) hätten alle Verantwortlichen gewusst, dass der „Tag X“ kommen wird, an dem die Eisenbahnbrücke gesperrt wird. Sehenden Auges sei man darauf zugegangen, weshalb man jetzt nicht überrascht sein dürfe.

Halte- und Parkverbot kommt

Was die verkehrstechnischen Begleitmaßnahmen betrifft, so wird die Rudolfstraße durch ein generelles Halte- und Parkverbot „breiter“ werden, soll also den Verkehrsfluss zu den Stauspitzen

Alle Verantwortlichen in der Stadt Linz haben gewusst, dass der Tag X kommen wird, an dem die Eisenbahnbrücke gesperrt werden muss, aber sehenden Auges ist man auf diesen Tag zugegangen. Jetzt darf man deshalb nicht überrascht sein.“

Markus Hein,
Verkehrsstadtrat von Linz



Foto: Weihbold

deutlich verbessern. Diese Maßnahme wird Ende Februar verordnet, kündigten Luger und Hein an.

Zudem gebe es einen fixfertigen Plan, um die Ampelschaltungen so zu adaptieren, dass der Verkehr flüssiger gemacht werden kann.

Hein will auch eine Verkehrsflussanalyse durchführen lassen, weil sich die alte an einem „Durchschnittstag“ orientiert hat. „Um wirklich zu sehen, was auf den neuralgischen Einfahrtsstraßen in Linz los ist, muss man diese Analyse zu den Spitzenzeiten machen“, kündigte Hein im Gespräch

mit den OÖNachrichten an. Auch bauliche Maßnahmen will er überlegen. Dazu würde zum Beispiel eine eigene Busspur in der Hafenstraße auf Höhe des Parkbades zählen.

Stadt kann nie staufrei sein

Das öffentliche Verkehrsangebot werde zwar nicht gleich größer, aber es gebe durch die neue Umkehrschleife beim Lindbauer in Urfahr die Chance, verkürzte Intervalle auf den Linien 1 und 3 zu fahren und damit die Kapazitäten zu erhöhen.

Für Luger geht es in erster Linie darum, was die Stadt für die knapp vier Jahre Bauzeit der neuen Eisenbahnbrücke machen kann. „Aus meiner Sicht ist der Übergang für Fußgänger und Radfahrer viel wichtiger als für den Pkw-Verkehr“, sagte Luger, der damit rechnet, dass sich die „Situation relativ schnell einspielen“ wird. Es werde nach drei bis vier Wochen funktionieren. „Aber es wird Zeiten geben, da sind wir voll, denn eine staufreie Stadt gibt es nicht“, so der Bürgermeister.



In wenigen Wochen für den gesamten Verkehr gesperrt.

Foto: vowe

VERKEHR

Eisenbahnbrücke ist ab 27. Februar „zu“

LINZ. Nach zwei alarmierenden Expertenmeinungen folgen in Sachen Eisenbahnbrücke nun Nägel mit Köpfen: Ab 27. Februar 2016 wird die Brücke gesperrt und steht danach für rund drei Jahre für den gesamten Verkehr nicht zur Verfügung. Der Abriss soll im Mai beginnen. Sowohl für Linz AG-Generaldirektor Erich Haider als auch für den Linzer Bürgermeister Klaus Luger (SP) ist die Sperre der Brücke unerlässlich. „Die Gutachten von Johann Stranzinger und Josef Fink sind unmissverständlich, es besteht dringender Handlungsbedarf“, so Luger. Damit wird ab

Ende Februar die Eisenbahnbrücke für den gesamten Verkehr circa drei Jahre nicht zur Verfügung stehen. Die notwendigen Einreichplanungen für den Bau der neuen Brücke wurden im letzten Gemeinderat freigegeben.

Begleitmaßnahmen bis Jänner fixiert

Nun seien die Verantwortlichen gefordert, verkehrstechnische Begleitmaßnahmen für die Zeit ab der Sperre der Eisenbahnbrücke zu fixieren. Bis Ende Jänner würden diese nach Einschätzung des Linzer Bürgermeisters auf dem Tisch liegen. ■

EISENBAHNBRÜCKE Konzepte für Brückensperre

STEYREGG. Die Eisenbahnbrücke wird aller Voraussicht nach mit 27. Februar gesperrt. Die ÖVP Steyregg fordert nun rasche Lösungen. „Jetzt brauchen wir ein intelligentes, rasch umsetzbares Notprogramm, ansonsten erstickt Steyregg im täglichen Pendlerverkehr nach Linz“, so der Wirtschaftssprecher Christian Modl. Er fordert Unterstützung von Land und Bund für einen Citybus von Pulgarn und Steyregg über den Pleschinger See nach Urfahr. Die ÖVP-Stadträtin, Edith Auinger-Pfund, möchte dabei auch die Park & Ride-Plätze in Pulgarn und das neu zur Diskussion stehende Park & Ride rund um den Pleschinger See in dieses Verkehrskonzept integrieren. Darüber hinaus fordert sie eine Busverbindung über die Steyregger Brücke. ■

Verkehrsprobleme kann Linz nicht alleine lösen

LINZ. Seit die Sperre der Eisenbahnbrücke mit Ende Februar 2016 beschlossene Sache ist, steht zu erwarten, dass sich die ohnedies



Foto: Weihbold

angespannte Verkehrssituation in Linz noch weiter verschärft wird. Diese Probleme seien aber nicht alleine in der Stadt zu lösen, ist der neue Verkehrstadtrat Markus Hein (FP) überzeugt. Sein erklärtes Ziel: Möglichst viele Autos außerhalb von Linz zu halten.

Mühlkreisbahn modernisieren

Dafür braucht es eine deutliche Verbesserung der jetzt noch schlechten öffentlichen Verkehrsanbindung zu den Umlandgemeinden. Hein will deshalb im neuen Jahr erste Gespräche mit den Verantwortlichen der Gemeinden Ottensheim und Puchenu führen. Im Zentrum der Überlegungen wird die Modernisierung der veralteten Mühlkreisbahn stehen.

Für Bürgermeister Klaus Luger (SP) bietet sich mit der Realisierung des Westringes die Voraussetzung, die Verkehrsströme im Urfahrner Stadtzentrum neu zu organisieren. Zentraler Punkt sei dabei die Weiterentwicklung des Mühlkreisbahnhofes. Für Luger müsste das Land aber rasch entscheiden, ob eine Modernisierung der Mühlkreisbahn oder eine Regio-Tram angedacht ist. (rgr)

Statt bisher 80 km/h-Sturm reichen bereits 60 bis 70 km/h:

Windanfällige Eisenbahnbrücke wird nun schon früher gesperrt!

Es bleibt bei 27. Februar 2016 als „Höchsthaltbarkeitsdatum“ für die laut Gutachtern überaus marode Linzer Eisenbahnbrücke, beteuert Linz-AG-Boss Erich Haider. In der Zeit bis dahin wird sie bei Wind aber früher gesperrt, nämlich schon bei 60 bis 70 km/h. Bisher galt ab 80 Sturmkilometern ein absolutes Fahrverbot.

Absolute Dunkelheit auf der sonst beleuchteten Eisenbahnbrücke Dienstag Abend – und auf beiden Brückenköpfen bereitgestellte Absperrungen für Fahrbahnen, Rad- und Gehwege am Mittwochmorgen: Der Verdacht lag nahe, dass die marode Eisenbahnbrücke möglicherweise schon früher als am 27. Februar dem Verkehr entzogen wird. Die fahrzeugärmeren Weihnachtsferien wären ja an sich eine gute „Eingewöhnungsphase“ für so einen Verlust.

Doch es bleibt bei 27. Februar 2016 als Datum der Totalsperre, versichert Linz-AG-Generaldirektor Erich Haider, den die „Krone“ auf die „verdächtigen“ Brückenaktivitäten angesprochen hat. Die Sperrvorrichtungen stehen demnach nur für kurzfristige Ereignisse bereit, wenn nämlich der Wind für die offenbar schon ziemlich anfällige Fachwerkkonstruktion zu stark weht: „Automatische Überwachungssysteme sind installiert; bei 60 km/h Windgeschwindigkeit ist Vorwarnstufe, bei 70 km/h kommt es zur Auslösung der Sperre“, so Haider. Als die Brücke noch den ÖBB gehörte, also bis 13. Dezember, galt die Windsperre erst ab 80 km/h.

Weil Übergabe von Ende 2014 auf 2015 verschoben wurde:

Zeitplan für die Eisenbahnbrücke hat bereits ein Jahr Verzögerung

Wie lange wird Linz mit einem „Loch“ in der Donau leben müssen? Laut dem Zeitplan vom Linzer Stadtführer Klaus Luger (SPÖ) aus heutiger Sicht von 27. Februar 2016 bis Mitte 2020. Doch

vorab ist schon ein Jahr verloren worden, wie auch Landes-Verkehrsreferent Günther Steinkellner (FPÖ) aufzeigt. Denn eigentlich müsste die Brücke der städtischen Linz AG seit Ende 2014 gehören.

Im April 2014 hat der Aufsichtsrat der städtischen Linz AG den Punkt „Sicherung und Ankauf der Trasse für die Neue Schienenachse Linz (NSL)“ beschlossen, inklusive Ankauf der alten Eisenbahnbrücke zum Abriss ab spätestens 3. April 2016, weil am 3. September 2016 der Denkmalschutz wieder aufzuleben droht.

Der Eigentumsübergang von ÖBB auf Linz AG war damals für den Fahrplanwechsel 2014, also Mitte Dezember jenes Jahres geplant. Das wäre auch der Auslöser für die notwendigen Gemeinderatsbeschlüsse gewesen. Jedoch haben die ÖBB die Brücke dann technisch-faktisch noch länger gebraucht, weshalb auch die rechtliche Übergabe um ein Jahr verschoben wurde. Ergebnis: Erst am 3. Dezember 2015 gab's den Gemeinderatsbeschluss, der der Linz AG erlaubt, „sämtliche zur Planung und Umsetzung

erforderlichen Ingenieurleistungen durch die Linz AG“ abzuwickeln, also für die Einreichplanung zu machen.

Diese Einreichplanung soll „über zwei Jahre laufen“, hieß es in der erwähnten Aufsichtsratsitzung der Linz AG. Gerechnet von

jetzt, wäre man also bei Anfang 2018 als Starttermin für die Behördenverfahren.

All das gilt für den Neubau der Brücke. Wie lange die Behördenverfahren für den Abriss der alten Brücke dauern werden, ist derzeit auch noch nicht klar.

Ob der Enns

Manches am Zeitplan für den Abriss der 115 Jahre alten Eisenbahnbrücke klingt wagemutig, ganz zu schweigen von dem für den Neubau der Brücke.

die von „Mai 2016 bis Dezember 2016“ laufen sollen. Irgendetwas stimmt da nicht mit der Reihenfolge Abriss vor Genehmigung.

Fix ist da nix, außer: Lin-

Lange Brücken-Durststrecke

Zum Beispiel „könnten“, so die Hoffnung der Stadt noch im vergangenen Oktober, die Behördenverfahren für den Abriss „bis Ende 2016“ beendet sein. Allerdings für Abbrucharbeiten,

zer und Pendler werden einige Jahre ohne diesen Donauübergang leben müssen. Doch danach kommt das „Paradies“: neue Brücke hier, Westring-Brücke, verstärkte Voest-Brücke! pö

ooe@kronenzeitung.at