

Reader

Die 2. Donaustraßenbrücke „VOEST Brücke“



© Archiv der OÖ. Nachrichten

Länge 407 Meter

Baubeginn: 29. September 1969

Eröffnung: 16. Dezember 1972

Erstellt von: Mag. Ute Streitt
Linz, 2010

Voestbrücke Linz



Klicken Sie auf das Bild um es zu vergrößern.

Es gibt insgesamt 5 Bilder.

Zuletzt hinzugefügt..

Zuletzt geändert..

Einträge mit neuen Bildern

Structurae web

Dateneingabe

Über Structurae

Auf Structurae werben

Impressum

(Structurae kontaktieren)

Danksagungen

Fotos auf Structurae

Über diesen Eintrag:

Structure-ID: s0001100

Erstellt am: 07.10.00

Geändert am: 10.12.08

Fertiggestellt: 1972

Ort: Linz, Oberösterreich, Österreich

Überquert: Donau

Konstruktionstyp: Schrägseilbrücke
Harfenform

Funktion / Nutzung: Autobahnbrücke

Teil von: Autobahn A 7 (Österreich)

Technische Informationen

	Beschreibung	Wert
Baustoffe		
Seile	Stahl	
Pylon	Stahl	
Brückentafel	Stahl	
Abmessungen		
	Hauptspannweite	215.00 m
	Feldweiten	2 x 60.00 m - 72.00 m - 215.00 m
Brückentafel	Überbauhöhe	3.10 m
	Überbaubreite	34.80 m
Pylon	Höhe des Pylonen	69.26 m

Relevante Literatur

- Burgholzer, L. *Die 2. Donaubrücke Linz*, in "Stahlbau", November 1973, n. 11 v. 42.
- Roik, Karlheinz *Schrägseilbrücken*, Ernst & Sohn, Berlin (Deutschland), ISBN 3433009244, 1986; S. 28.

VÖEST-Brücke

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **VOEST-Brücke** ist eine der drei Linzer Brücken über die Donau. Als Teil der A 7 Mühlkreis Autobahn ist sie eine Autobahnbrücke, hat aber auch einen Weg für Radfahrer. Die Brücke hat eine Länge von 410 m, ihre Breite beträgt 32 m. Sie wurde zwischen 1968 und 1972 errichtet. Namensgeber ist der Linzer Stahlkonzern VOEST.

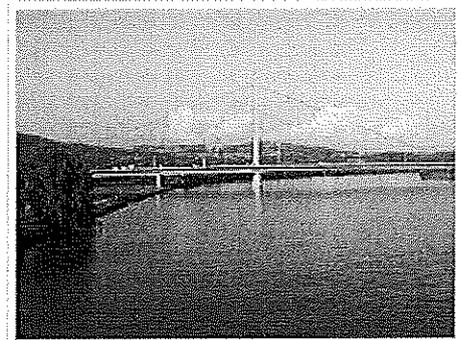
Bauwerk

Die Brücke verfügt über 6 Fahrstreifen. Davon sind zwei pro Fahrtrichtung Teil der Richtungsfahrbahn. Jeweils ein Fahrstreifen dient der Auffahrt oder Abfahrt für die Anschlussstellen nördlich (*Knoten Linz-Urfahr*) und südlich (*Linz-Hafenstraße*) der Brücke. Zusätzlich befindet sich auf beiden Außenseiten jeweils ein baulich abgetrennter Fahrradstreifen.

Markantes Element der Brücke ist ein 70 m hoher Pylon. An ihm sind nach Norden und Süden jeweils drei Stahlseile angebracht, die die Fahrbahn tragen.

Quellen

- <http://de.structurae.de/structures/data/index.cfm?id=s0001100>



Die VOEST-Brücke, Blick Richtung Osten (flussabwärts)

Oberösterreichisches
Landesmuseum

III 1004 b

Die Linzer Donaubrücken

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

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

Offset-Reproduktionen:
W. Rudolph, Wels.

Technische Gesamtherstellung:
Oberösterreichischer Landesverlag Linz.

Gesamtredaktion:
w. Hofrat Dr. Otto Wutzel

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

Graphische Gestaltung:
Herbert Friedl und Peter Ratzenböck

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

III 1004 b
O.Ö. LANDESMUSEUM
BIBLIOTHEK

5

*Die neue
Linzer
Donaubrücke*

Dipl.-Ing. Otto Schimetta

Bis etwa 1965 waren die Linzer Landstraße und in ihrer Fortsetzung die Nibelungenbrücke die Hauptverkehrsader von Linz. Zu dieser Zeit hatte das Verkehrsaufkommen bereits eine derartige Dichte angenommen, daß nur eine Entflechtung des Verkehrs Abhilfe schaffen konnte. Der erste Schritt dazu war die Herstellung der Westumfahrung von der Brücke über die Bundesbahn bis zum Römerbergtunnel.

Diese Entlastung war nur von kurzer Dauer.

In den von der Stadt Linz in Auftrag gegebenen Generalverkehrsplan wurde daher eine Umfahrung der Stadt im Osten, zunächst in Form einer Schnellstraße, aufgenommen. Diese Ostumfahrung sollte vom Knoten Hummelhof Richtung Osten die Wiener Straße und die Bundesbahn kreuzen, an den Werkseinfahrten der Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke AG. und der Österreichischen Stickstoffwerke AG. vorbei nach Norden schwenken, das im Entstehen begriffene Industriegelände streifen und stromabwärts der bestehenden Eisenbahnbrücke die Donau überqueren.

Zweck dieser Ostumfahrung sollte sein, für den Durchzugsverkehr von der Autobahn in das Mühlviertel eine leistungsfähige Verbindung zu schaffen und gleichzeitig den Industrieverkehr ohne Berührung der Stadt direkt auf die Aus-

fallstraße zu leiten. Ein weiteres günstiges Nebenprodukt konnte mit der Einleitung des starken Werksverkehrs in diesen Straßenzug erreicht werden.

In einigen Abschnitten hat die Stadt Linz mit der Realisierung der Ostumfahrung begonnen. Wegen der hohen Baukosten im Stadtgebiet und im Hinblick auf die teure Donaubrücke war jedoch abzusehen, daß eine Fertigstellung in naher Zukunft kaum möglich sein würde.

In Erkennung der Wichtigkeit dieses Straßenzuges für den überregionalen Verkehr hat die Bundesstraßenverwaltung 1967 die Linzer Ostumfahrung zunächst als Bundesstraße und 1971 als Mühlkreisautobahn A 7 übernommen. Die Mühlkreisautobahn zweigt von der Westautobahn ab und soll über Linz—Freistadt—Wullowitz Richtung Prag führen.

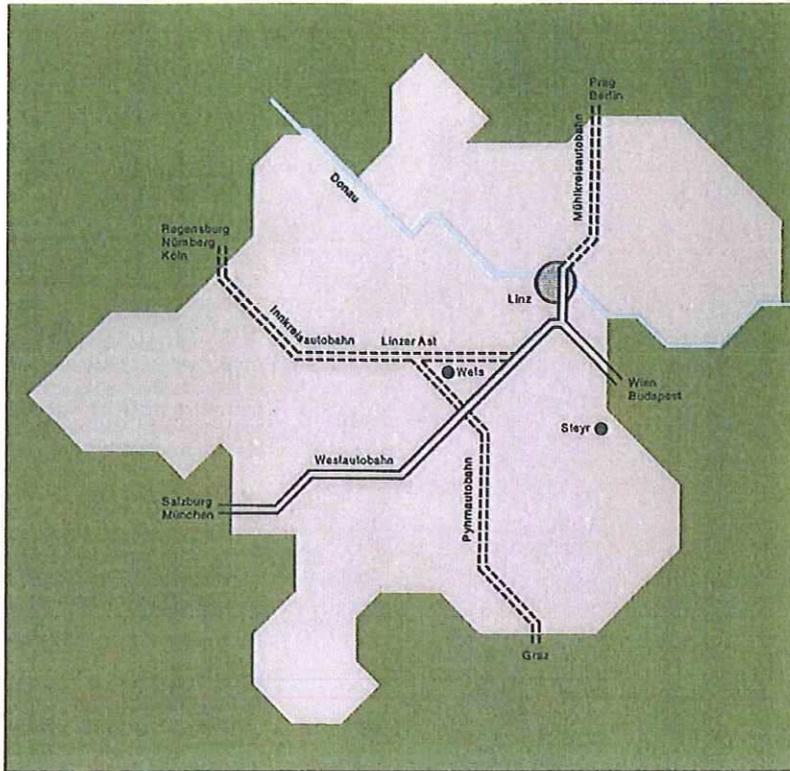


Abbildung 8
Das Autobahnnetz
in Oberösterreich

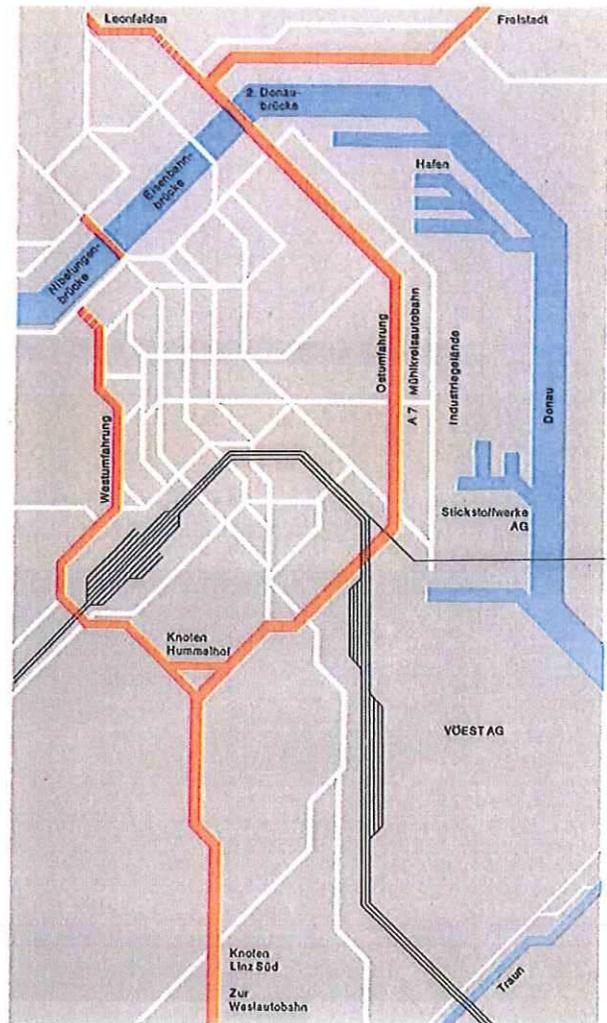
Abbildung 9
Die Linzer Ostumfahrung
als Teilstück
der Mühlkreisautobahn

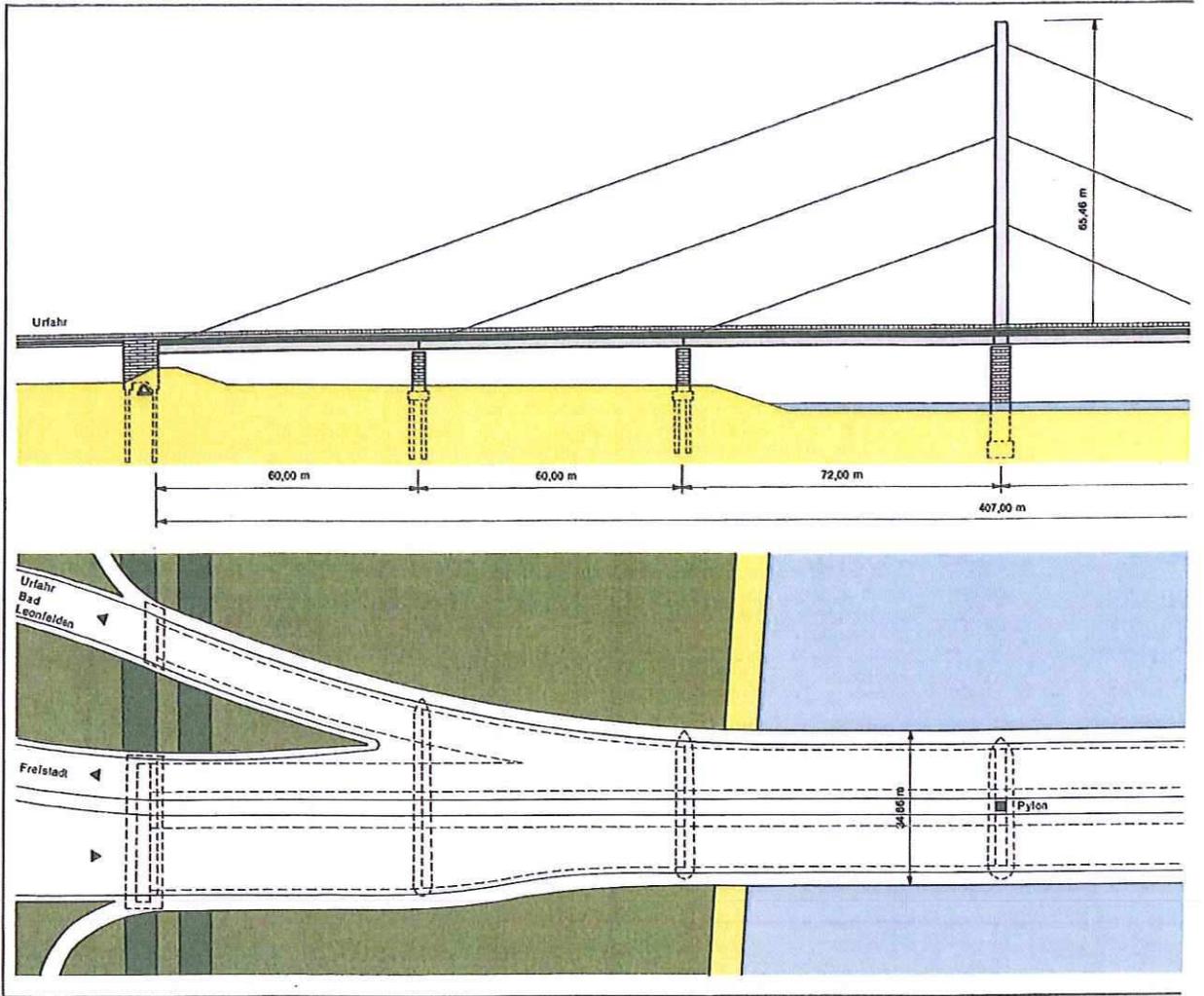
Unmittelbar nach Übernahme in die Bundesstraßenverwaltung haben die Vorbereitungsarbeiten für einen raschen Ausbau des ersten Teilstückes von der Ostbrücke über die Bundesbahn bis zum nördlichen Brückenkopf der Donaubrücke begonnen. Entsprechend der nunmehrigen Bedeutung war es notwendig, einzelne Straßenabschnitte, insbesondere die beiden Brückenköpfe, neu zu planen.

Der südliche Brückenkopf war relativ leicht zu planen, war doch hier nur die Verbindung von zwei sich kreuzenden Straßen — Ostumfahrung und Hafenstraße — herzustellen. Eine Anschlußstelle in Form eines halben Kleeblattes brachte alle erforderlichen Verkehrsbeziehungen. Zur Schaffung von Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren mußte allerdings die Hafenstraße im Anschlußbereich auf fünf Spuren verbreitert werden.

Der nördliche Brückenkopf erforderte eine wesentlich kompliziertere Lösung. Daher konnte auch erst nach umfangreichen Planungen und Untersuchungen ein befriedigender Knoten gefunden werden. Hauptverkehrsader ist die von der Donaubrücke kommende und im Knotenbereich nach Osten umbiegende vierspurige Autobahn. Anzuschließen war die vierspurige Leonfeldner Bundesstraße Richtung Norden und die etwa parallel zur Donau verlaufende Freistädter Straße. Die im Bild dargestellte Lösung bietet bei relativ einfachen Anlageverhältnissen fast ausnahmslos kreuzungsfreie Verkehrsbeziehungen.

Der aus der Zeit um 1830 stammende Pulverturm Nr. 24 wurde in die Planung miteinbezogen und konnte dadurch erhalten bleiben.





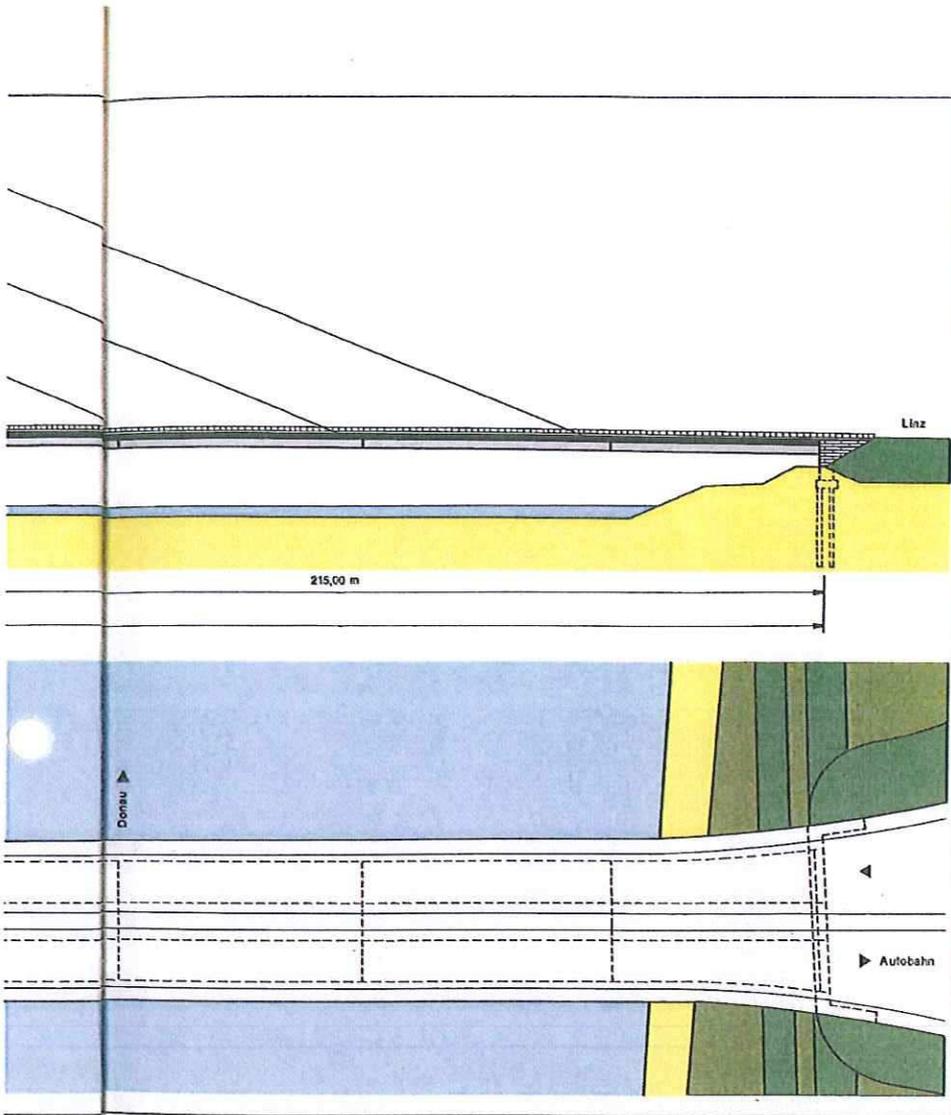


Abbildung 10
Ansicht und Draufsicht
der neuen Donaubrücke

Die gesamte Brückenlänge ist unterteilt in vier Felder mit zweimal 60, 72 und 215 Meter. Neben den beiden Widerlagern liegt das Stahltragwerk noch auf einem Strompfeiler und zwei Landpfeilern auf, die im Überschwemmungsbereich stehen. Der Strompfeiler ist mit seinem Fundament zwei Meter tief in den unter einer fünf Meter hohen Kiesüberlagerung anstehenden Schlier gegründet. Alle übrigen Pfeiler und Widerlager stehen auf 12 bis 15 Meter langen Bohrpfehlen aus Beton, die ebenfalls in den Schlier eingebohrt sind. Ihr Durchmesser beträgt 90 Zentimeter. Die Pfeilerschäfte haben an der Anströmseite einen Rundbogen und enden in einem Spitzbogen. Diese dem Tropfen nachgebildete Querschnittsform hat sich bei hydraulischen Modellversuchen für die Donaubrücke Aschach als strömungstechnisch günstigste Form zur Vermeidung von Anlandungen hinter dem Pfeiler und Auskolkungen am Pfeilerkopf erwiesen. Die sorgfältig abgestimmte Steinverkleidung der Pfeiler mit heimischem Granit soll ihre optische Wirkung und Dauerhaftigkeit erhöhen.

Die niveaufreien Kreuzungen erforderten mehrere Brücken, die durchwegs in Beton ausgeführt wurden. Mit einem 71 Meter langen Spannbetontragwerk wird die Freistädter Straße über beide Äste der Leonfeldner Bundesstraße geführt, die Mühlkreisautobahn liegt im Anschluß an die Donaubrücke ebenfalls auf einer 195 Meter langen Spannbetonbrücke, und schließlich wird die nach Leonfelden führende Richtungsfahrbahn ab dem Hochwasserdamm von einem schlaff bewehrten Betontragwerk gebildet. Beide Gehwege der Donaubrücke werden mit eigenen Brückentragwerken aus Beton zum Hochwasserdamm geführt.

Durch die beiden Brückenköpfe waren die Anlageverhältnisse und die Fahrbahnhöhen der Donaubrücke bereits fixiert. Nach unten wurde der für das Tragwerk zur Verfügung stehende Raum eingeschränkt durch die erforderliche Durchfahrtshöhe der Schifffahrt — im Bereich von Passau bis Wien 8,00 Meter über dem höchsten schiffbaren Wasserstand. Diese Linie liegt wesentlich höher als der höchste Wasserspiegel bei Hochwasser.

Als drittes Bestimmungsstück hatte die Anzahl und Stellung der Pfeiler großen Einfluß auf die künftige Brücke. Bei Fahrversuchen mit Schlepp-Zügen auf der Donau wurde festgestellt, daß ein vorgesehener Pfeiler in der Mitte der Schifffahrtsrinne die Schifffahrt wegen der anschließenden Krümmung und der nahegelegenen Eisenbahnbrücke sehr behindern würde. Im Hinblick auf die zu erwartende starke Zunahme des Verkehrs auf der Donau nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals wurde der Pfeiler weggelassen. Dadurch ergab sich zwischen dem Linzer Wider-

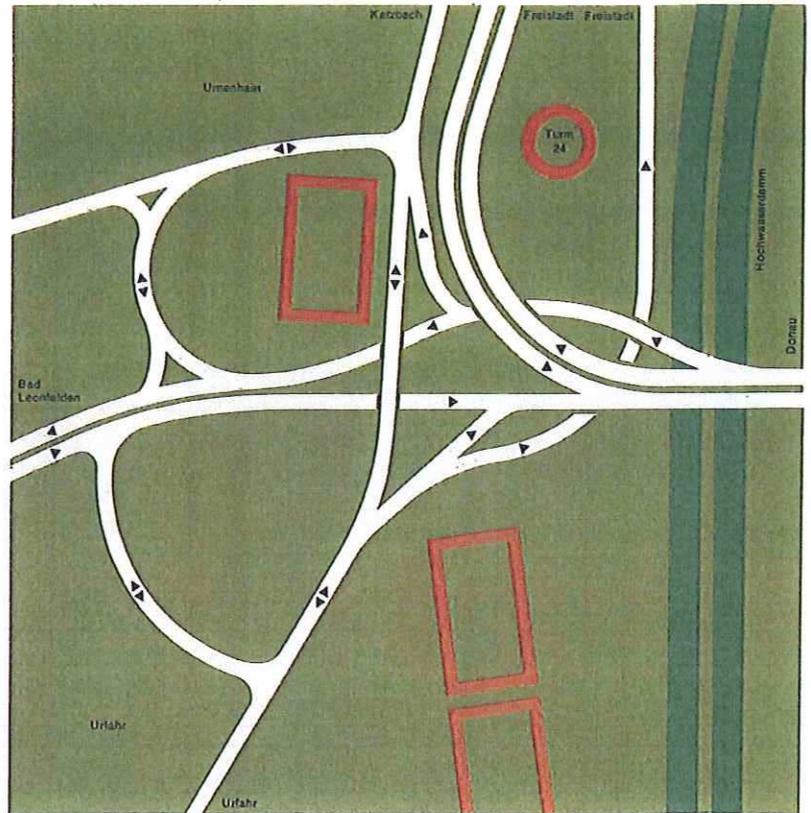
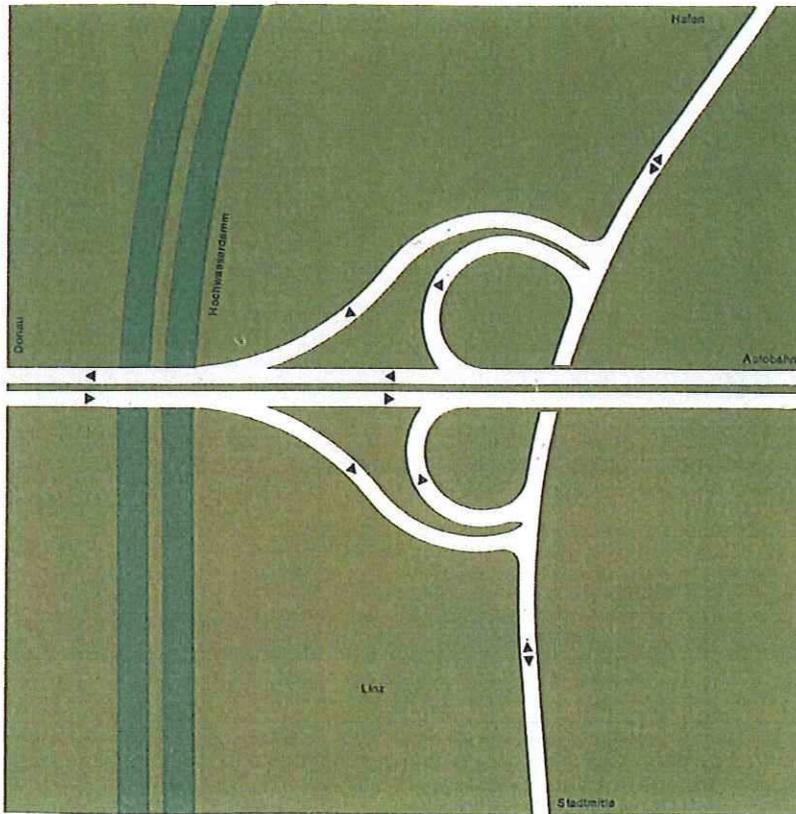


Abbildung 12
Brückenkopf Süd

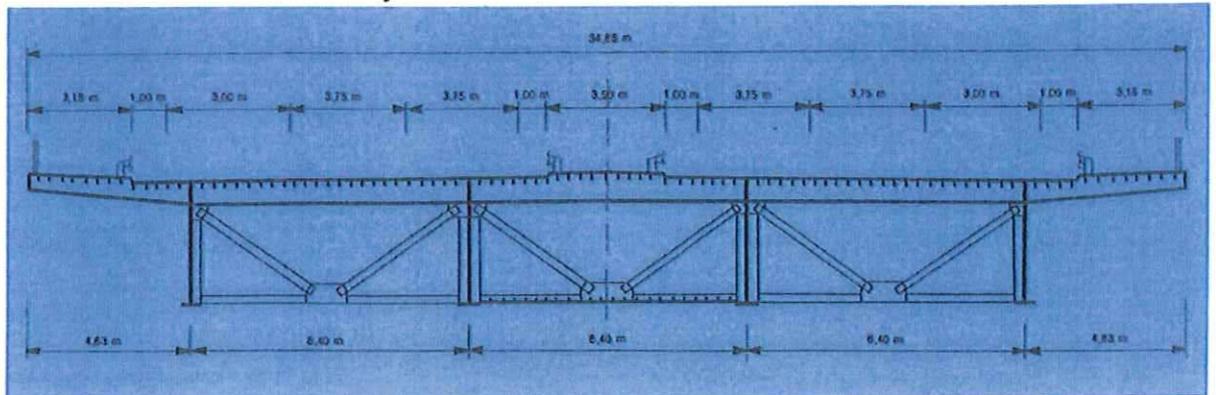


lager und dem ersten Stropfpeiler eine Stützweite von mindestens 215 Metern. Um die auf den Hochwasserdämmen bestehenden Gehwege nicht zu unterbrechen, wurden beide Widerlager unmittelbar hinter die Dammkronen gelegt. Damit stand die Gesamtstützweite der Donaubrücke mit 407 Meter bereits fest.

Beim Urfahrer Widerlager stoßen die Vorlandbrücken mit kleiner und die Donaubrücke mit großer Bauhöhe aneinander. Es war daher notwendig, die beiden Tragwerke optisch deutlich voneinander durch einen massiven Pfeiler zu trennen.

Auf Grund der öffentlichen Ausschreibung wurden zwei grundsätzlich verschiedene Brückenformen in mehreren Varianten angeboten. Der ästhetisch ansprechende Entwurf einer Schrägseilbrücke mit bogenförmigem Pylon mußte wegen der zu hohen Kosten ausgeschlossen werden. Aus der zweiten Variantengruppe wurde die auf den folgenden Bildern dargestellte Schrägseilbrücke mit einstelligem Pylon im Mittelstreifen und über die ganze Länge durchgehendem Stahltragwerk zur Ausführung bestimmt.

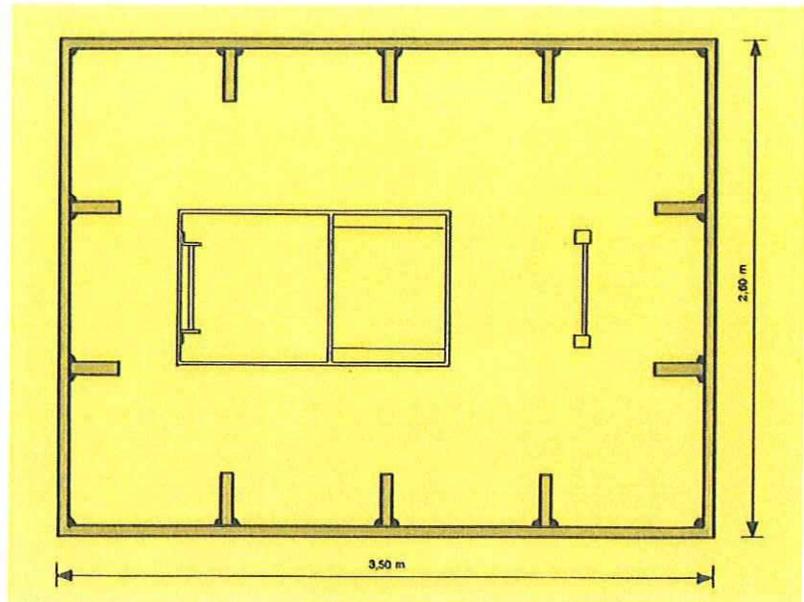
Abbildung 13
Brückenquerschnitt



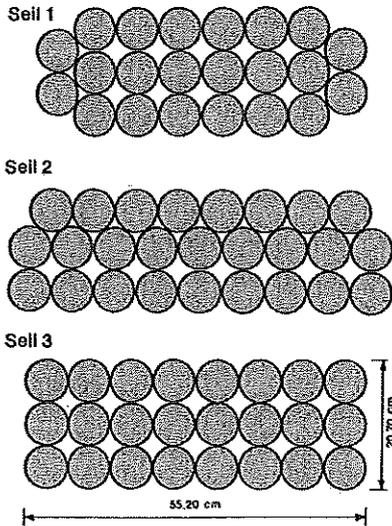
Der Überbau der Donaubrücke wird von dem horizontalen Stahltragwerk, dem Stahlpylon und den Seilen gebildet.

Das Stahltragwerk besteht aus durchschnittlich vier vollwandigen Hauptträgern. In der großen Stromöffnung sind die beiden mittleren Hauptträger mit einem Bodenblech zusammengefaßt, sodaß eine geschlossene Röhre entsteht. Die übrigen Brückenteile sind nach unten offen. Während die Trägerhöhe in den Vorlandfeldern rund 3,70 Meter beträgt, nimmt sie in der großen Öffnung auf 3,15 Meter ab. Die Fahrbahn wird von einem 12 Millimeter dicken Stahlblech mit den erforderlichen Ausstufungen und einem 6 Zentimeter dicken Asphaltbelag mit mehrschichtigem Aufbau gebildet (orthotrope Fahrbahnplatte).

Abbildung 14
Pylonquerschnitt



Der Stahlpylon ist bei einer Gesamthöhe von rund 65 Meter in das Stahltragwerk voll eingespannt. Er hat beim Brückendeck die Abmessungen 3,60 (in Brückenlängsrichtung) und 2,40 Meter (quer zur Brückenachse) und verjüngt sich leicht nach oben. Die Wanddicke nimmt von 50 auf 18 Millimeter ab. Der Pylon ist innen auf Leitern bis zur Spitze begehbar. Das Neuartige an dieser Brücke sind die Seile. Es ist hier zum ersten Mal in Österreich, daß bei einer Straßenbrücke Seile als tragendes Element verwendet werden. Insgesamt sind drei zueinander parallele Seilbündel vorhanden. Durch diese Seile wird die große Stromöffnung getragen. Maßgebend für diese Konstruktionsart ist die für eine Balkenbrücke zu geringe Trägerhöhe. Jedes Bündel besteht aus zahlreichen Einzelseilen.



Die verschlossenen Einzelseile mit 69 Millimeter Durchmesser bestehen wieder aus 169 einzelnen Drähten, innen Runddrähten und außen drei Lagern Z-Profildrähten. Als Bruchlast eines Seiles wurden 476 Tonnen ermittelt. Die Seilbündel beginnen bei der Verankerung in der großen Stromöffnung, führen über den Pylon, wo sie mit Hilfe eines Sattelaggers umgelenkt werden, und sind über je einem Pfeiler wieder im Stahltragwerk verankert. Da an diesen Verankerungsstellen das Stahltragwerk durch die großen Seilzugkräfte von den Pfeilern abheben würde, ist das Tragwerk mit einem beweglichen Pendel im Pfeiler verankert.

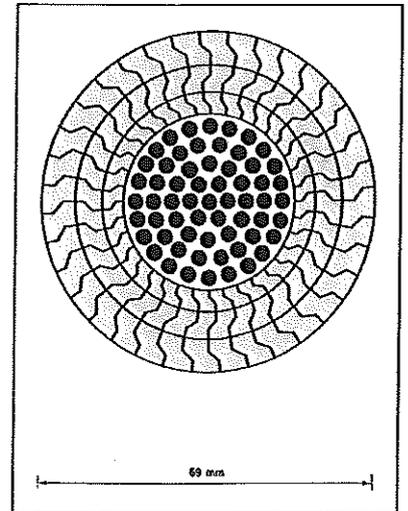
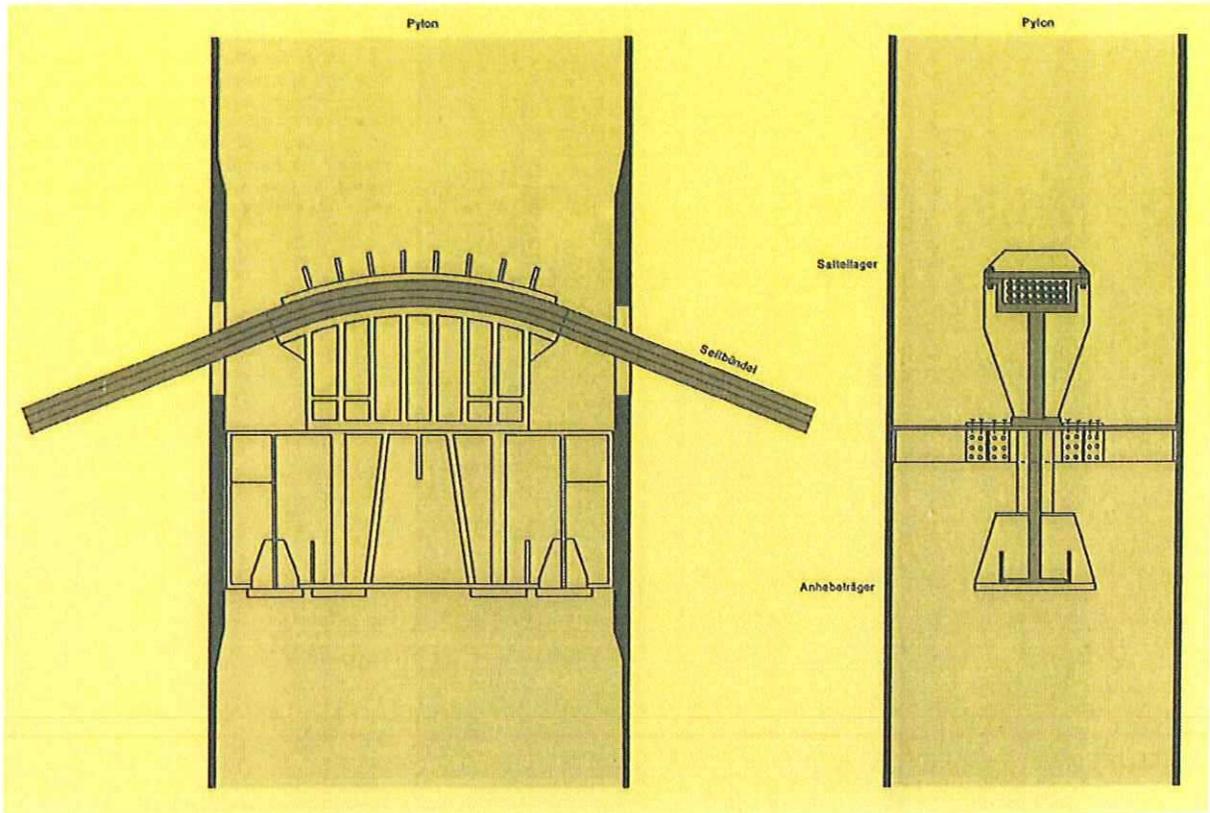
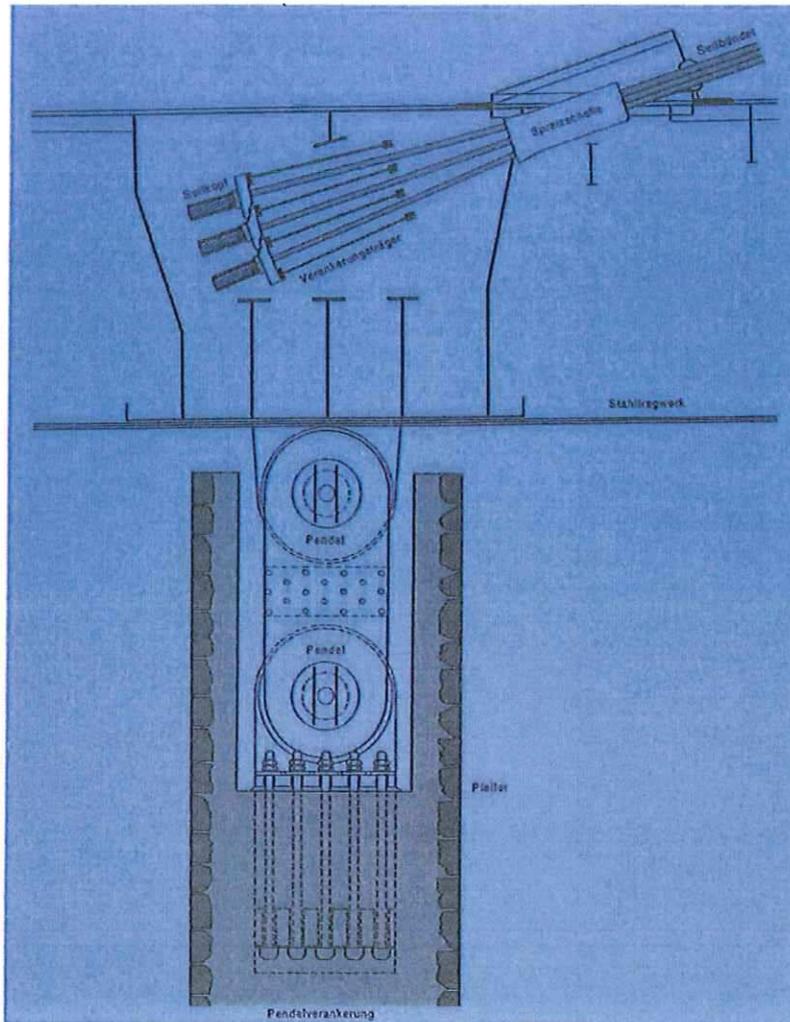


Abbildung 17
Sattellager
Ansicht
Querschnitt





Der Überbau wurde zur Gänze von der Urfahrer Seite aus vorgebaut. Nach Erreichen des Strompfeilers wurde gleichzeitig mit dem weiteren Vorbau des Stahltragwerks der Pylon errichtet.

Durch die Verwendung von Seilen ist es gelungen, die tragende Konstruktion über der Fahrbahn sehr klein zu halten. Dadurch fügt sich das Bauwerk gut in die Umgebung ein und wird nicht als störend empfunden. Es ist außerdem eine nach dem heutigen Stand der Technik sehr moderne und zukunftsweisende Konstruktion. Die Kosten für die Donaubrücke allein betragen rund 155 Millionen Schilling. Einschließlich der beiden Brückenköpfe mußten insgesamt 275 Millionen Schilling aufgewendet werden. Nach 3½jähriger Bauzeit konnte die zweite Donaubrücke zum Jahresende 1972 eröffnet werden.

Abbildung 19
Pendelverankerung

fahrer
n des
n wei-
Pylon

gelun-
Fahr-
jt sich
id wird
er dem
echnik
Kon-
rücke
hillig.
; muß-
aufge-
lauzeit
ahres-

Mit dem Vorbau bis zur ersten Seilverankerung im Hauptfeld war die Tragfähigkeit des Kragarmes erreicht. Es mußte das erste Seilbündel eingezogen werden. Dadurch wurde der Vorbau bis zur zweiten Seileinleitung möglich. Die weitere Montage ging in analoger Reihenfolge vor sich, bis das Linzer Widerlager erreicht war.

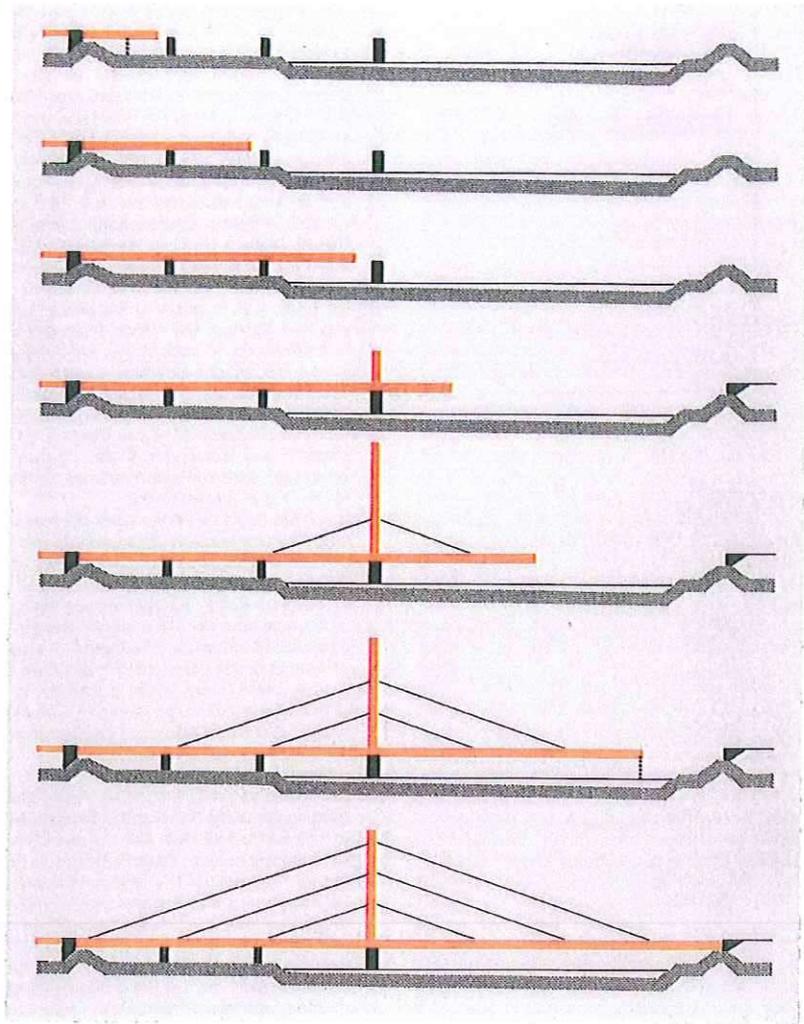


Abbildung 19
Montage des Tragwerkes

Die beiden Schrägseilbrücken im Raum Linz über die Donau tragen die „Handschrift“ von Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Richard Greiner

Dipl.-Ing. Ludwig BURGHOLZER
Geschäftsbereichsleiter Anlagentechnik MCE VOEST GmbH&Co
Präsident des Österreichischen Stahlbauverbandes

VOEST BRÜCKE
LINZ

1972

Schrägseilbrücke mit
orthotroper Fahrbahnplatte

$60+60+72+215 = 407\text{m}$
 $b = 36,0\text{ m}$

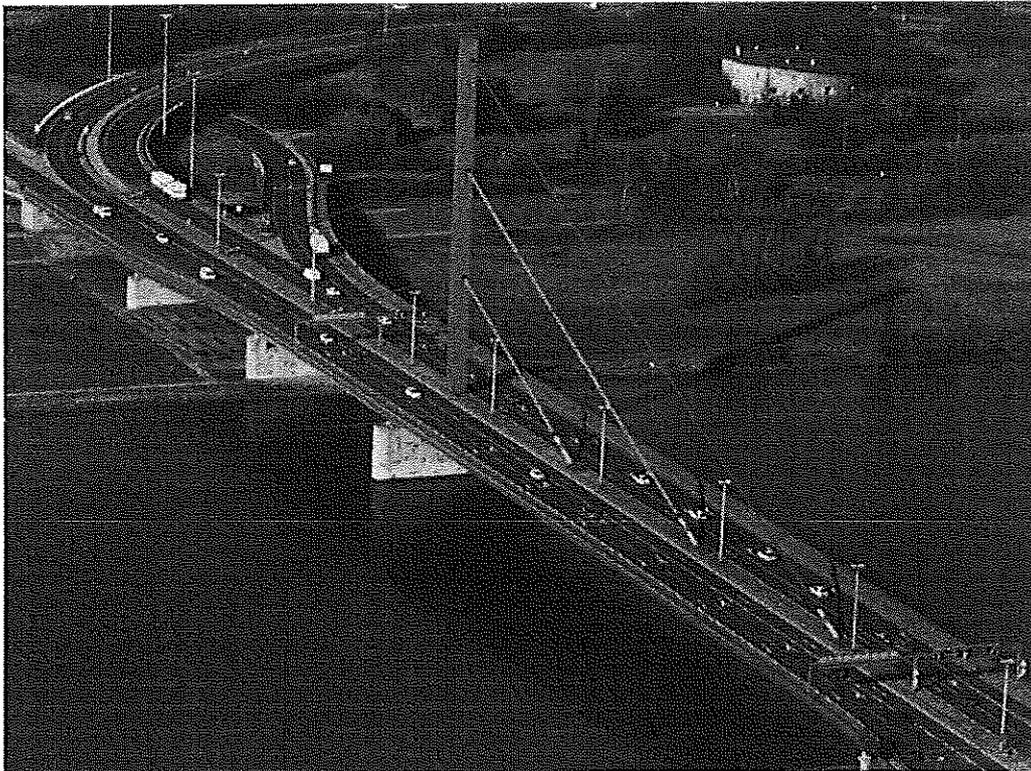


Bild 1 Voest Brücke

STEYREGGER BRÜCKE LINZ	1979	Schrägseilbrücke mit vorgespannter Verbundfahrbahnplatte	80,6+80,6+80,6+ 161,20+50,6 = 453,6m b = 25,0 m
---------------------------	------	----------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------



Bild 2 Steyregger Brücke

1 ALLGEMEINES

In den siebziger Jahren wurden im Linzer Raum über die Donau zwei Großbrücken gebaut, die heute das Stadtbild prägen. Beide Brücken sind Schrägseilbrücken mit unterschiedlicher technischer und gestalterischer Ausbildung. Die Konstruktionen stellen bis heute einen wichtigen Beitrag in der Entwicklung der Brückenbautechnologie dar.

Der Brückenbau der VOEST ALPINE Gruppe hat bei diesen Großbrücken im Rahmen von Argen den Stahlbau federführend geplant, gefertigt und montiert. Die gesamte Ausführungsdokumentation für den Stahlbau wurde im damaligen technischen Büro für Brückenbau erstellt.

Die Prüfung des Stahlbaus bei diesen Großbrücken wurde jeweils vom Institut für Stahlbau der Technischen Universität Graz durchgeführt. Die Leitung hatten damals Prof. Beer (bereits im Herbst 1970 verstorben) und dann Prof. Resinger.

Dipl. Ing. Dr. Richard Greiner war das maßgebliche Mitglied der jeweiligen Prüfer-Teams.

In intensiver kollegialer Zusammenarbeit wurden mit Dipl. Ing. Dr. Greiner für die komplexen Tragsysteme immer wieder spezielle Nachweisführungen erarbeitet. Verglichen mit heute sind uns damals relativ einfache Hilfsmittel zur Verfügung gestanden. Obwohl die Steifigkeitsanalysen der hochgradig statisch unbestimmten Tragsysteme bereits elektronisch durchgeführt werden konnten, war der klassische Rechenschieber noch das wichtigste Hilfsmittel für den Statiker.

Sehr oft wurden gemeinsam Berechnungsmodelle erarbeitet, um die Standfestigkeit, Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit garantieren zu können ohne die Wirtschaftlichkeit in Hinblick auf Fertigung und Montage aus den Augen zu verlieren. Bei der Wahl der

konstruktiven Durchbildung der Haupttragglieder wurden offensichtlich Lösungen gefunden, die den bekanntlich sehr guten heutigen Erhaltungszustand dieser Großbrücken gesichert haben.

Abgestimmt auf die jeweils gegebenen Anlageverhältnisse wurden bei beiden Standorten anspruchsvolle Tragsysteme gewählt, die den Stand der Schrägseil-Brückentechnologie der damaligen Zeit repräsentieren.

Nach einer Kurzbeschreibung der beiden Brücken werde ich mir erlauben, jene Punkte herauszustellen, die heute eine andere Lösung erfahren würden.

2 VOEST BRÜCKE LINZ

Die Brücke bildet in Linz den Donauübergang der Mühlkreisautobahn A7.

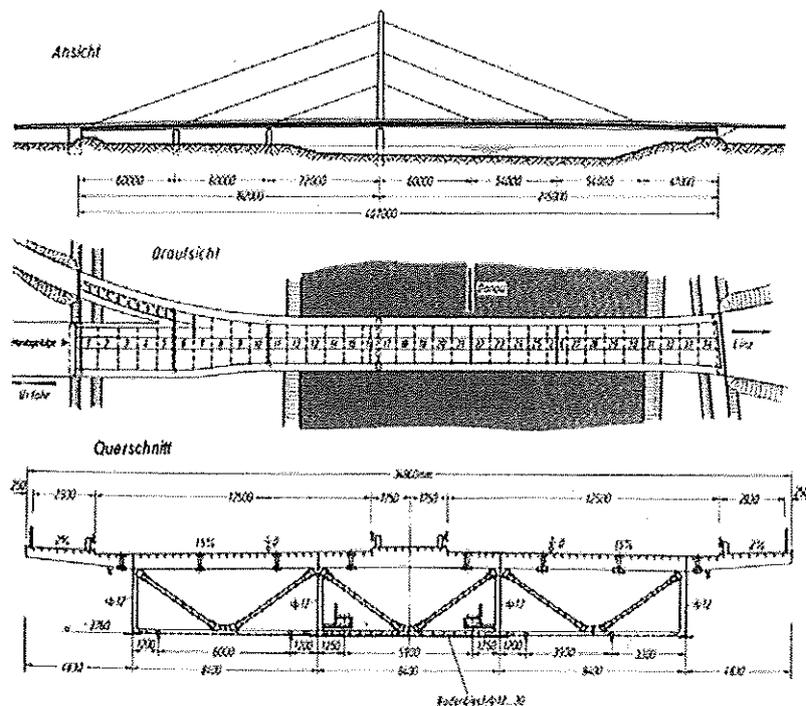


Bild 3 Voest Brücke: Ansicht, Draufsicht, Querschnitt

Die Mittelträgerschrägseilbrücke mit einer Gesamtlänge von 407 m weist eine stützenfreie Hauptöffnung von 215 m auf, welche mittels 3 paralleler Seilbündel über einen einstielligen Pylon im Mittelstreifenbereich zu den Pfeilern des Vorlandtragwerkes zurückgespannt wird.

Die Haupttragglieder sind der **Streckträger**, der **I-förmige Pylon** und die drei **Seilbündel**.

Den **Streckträger** bilden 4 Hauptträger zusammen mit der Fahrbahn als orthotrope Platte. In den Vorlandöffnungen wirken die 4 Hauptträger mit Fachwerkquerträgern als offenes Trägerrostsystem. In der Stromöffnung werden die mittleren beiden Hauptträger durch ein Bodenblech zu

einer Torsionsröhre zusammengefasst. Demzufolge ist der Streckträger der Stromöffnung ein gemischtes Trägerrostsystem bestehend aus Torsionsröhre, offene äußere Hauptträger und Querverbände. Wie damals üblich besteht die orthotrope Fahrbahnplatte aus einem 12 mm Deckblech und Flachblechrippen im Abstand von 350 mm. Die Querrippen sind in Abständen von 2 m angeordnet.

Der **Pylon** ist ein rechteckiger Stahlkasten mit den Abmessungen 2,50 m x 3,40 m und einer Höhe von ca. 70 m, wobei Blechdicken von 18-50 mm eingesetzt wurden. Der Pylon ist in den Streckträger eingespannt und lagert auf einem Neotopflager mit einem Durchmesser von 3,4 m (114.000 kN).

Die **Seilbündel** bestehend aus 22 bis 26 patentverschlossenen Seilen sind im Streckträger verankert und laufen am Pylon über einen bei der Montage längs- und höhenverschiebbaren Sattel. Die Einzelseile mit einem Durchmesser von 69 mm ergeben sich durch einen Runddrahtkern und drei Lagen Z-Profildrähte. Die Bruchlast eines Einzelseiles beträgt 5.000 kN, die maximale Seilbündelkraft steigt auf über 50.000 kN bei ungünstigster Verkehrsbelastung. Um plastische Dehnungen der Seile im Gebrauchszustand zu vermeiden, wurden die Seile im Werk einem Reckvorgang unterzogen (12 Lastspiele).

Durch eine stetige Linienführung der Seile und eine entsprechende konstruktive Durchbildung der Verankerungs- und Umlenkpunkte konnte die erforderliche Dauerfestigkeit erreicht werden. Die Bündelung der Seile zu einem Gesamtstrang war der damalige Stand in der Brückenbautechnologie.

Die wirtschaftlichste **Montageart** war durch das gewählte Tragwerkssystem gegeben. Nach Errichtung des Streckträgers im Vorland im Freivorbau und des Pylon wurde der Streckträger der Stromöffnung ebenfalls im Freivorbau bei paralleler Montage der Seile errichtet. Eine Unterbrechung der Schifffahrt konnte dadurch vermieden werden.

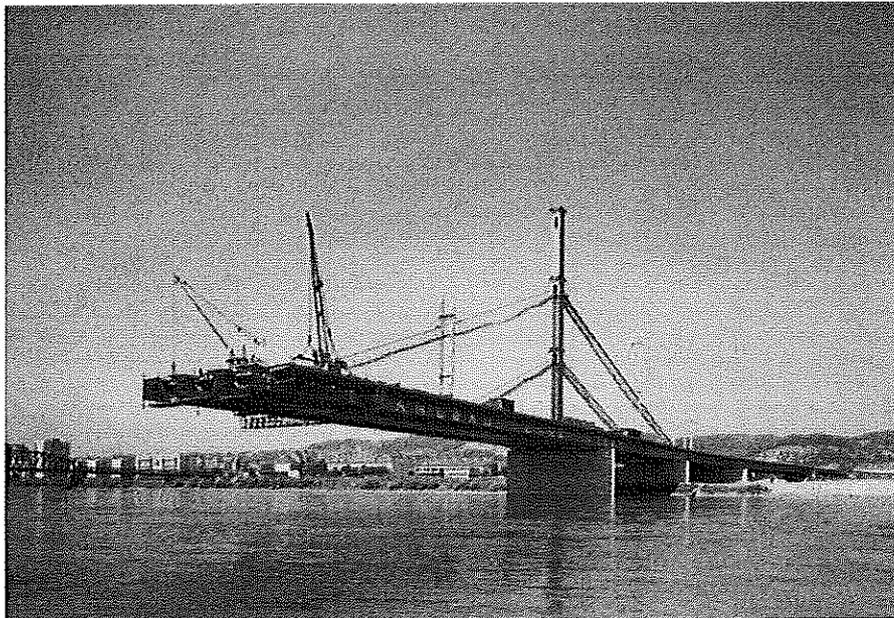


Bild 4 Voest Brücke: Freivorbau der Schifffahrtsöffnung

Bei einer Gesamttonnage von ca. 6.000 Tonnen Stahlkonstruktion ergibt sich eine Tragwerkstonnage von 415 kg/m^2 .

3 DONAUBRÜCKE STEYREGG

Die Steyregger Brücke bei Linz über die Donau liegt im Zuge der Donaubundesstraße B3 und stellt für die Gebiete nordöstlich von Linz eine direkte Verbindung mit dem Linzer Industriegebiet dar.

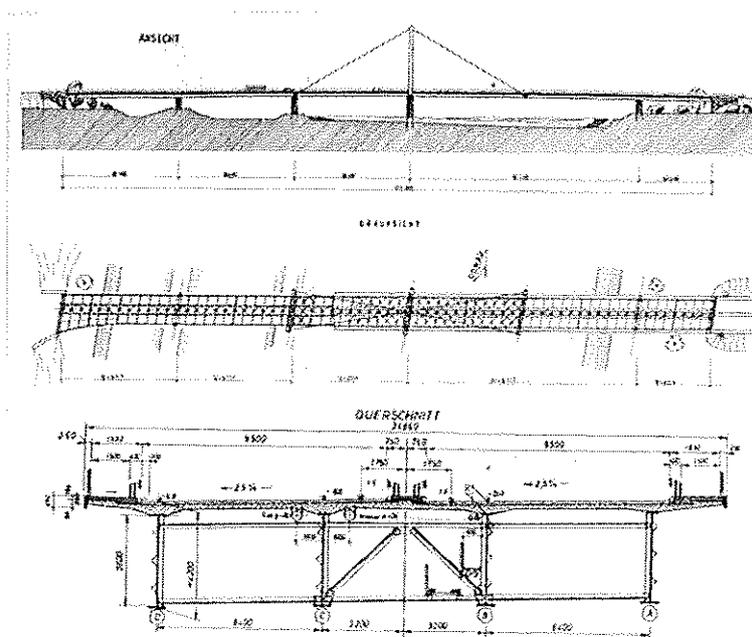


Bild 5 Steyregger Brücke: Ansicht, Draufsicht, Querschnitt

Die 453,6 m lange Verbundschrägseilbrücke weist eine stützenfreie Hauptöffnung von 161,2 m auf. Die interessante Weiterentwicklung im Schrägseilbrückenbau liegt darin, dass der Streckträger eine Stahlbetonverbundkonstruktion ist. Die vier Stahlhauptträger wirken mit der vorgespannten Betonfahrbahnplatte tragend zusammen.

Neben dem Streckträger sind der A-förmige Pylon samt Pylonenquerträger und die beiden Seilbündel die Haupttragglieder der Brücke.

Der Streckträger besteht aus vier vollwandigen, geschweißten Stahlhauptträgern, welche mit einer 20 cm starken Betonfahrbahnplatte aus B500 in Verbund zusammenwirken. Durch einen lastverteilenden Querträger je Feld entsteht ein offenes Trägerrostsystem.

Der ca. 44 m hohe A-förmige Pylon ist gelenkig auf den Kragarmen des Pylonenquerträgers gelagert. Die Stiele des A-Pylons mit den Abmessungen 2,0 x 2,5 m weisen Blechstärken von 16 bis 24 mm auf. Der von den Hauptträgern durchdrungene Pylonenquerträger stützt sich über zwei Kalottenlager (55.000 kN) auf den Pfeiler. Am Pylonenkopf laufen die Seile über einen im Bauzustand vertikal verschiebbaren Sattel.

Die beiden Seilstränge bestehen aus je 15 patentverschlossenen Seilen mit einem Durchmesser von 69 mm (analog VOEST BRÜCKE LINZ). Um den Mittelstreifenbereich von Einbauten freizuhalten, sind die Seile in kastenförmigen Kragträgern verankert. Die Horizontalkomponente der Seiltragkraft von 31.000 kN wird über ein horizontales Verbandsystem und die

Verbundplatte auf den Streckträger verteilt. Die Vertikalkomponente der Seiltragkraft wird beim Rückhängepfeiler über einen im Pfeilerkopf verankerten Rahmen über ein Drucklager abgeleitet.

Das Brückensystem und die Anlageverhältnisse haben die **Montage** im Freivorbau vorgegeben.

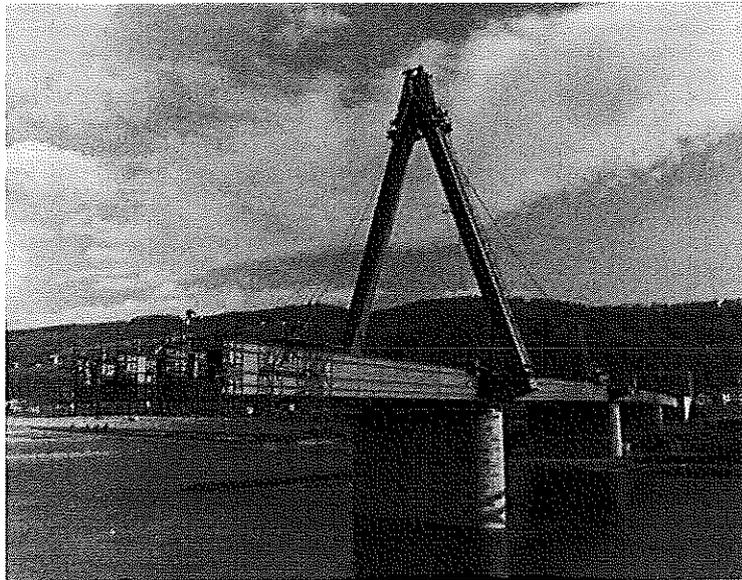


Bild 6 Donaubrücke Steyregg: Freivorbau der Schiffahrtsöffnung

Nach Errichtung der Vorlandöffnungen im Freivorbau wurde der Pylon samt Pylonenquerträger eingebaut. Die Hauptöffnung wurde ebenfalls freivorgebaut, wobei nach Erreichen der Feldmitte die Seile eingebaut und gespannt wurden. Dadurch konnten Hilfsunterstützungen in der Hauptöffnung vermieden werden, wodurch ohne Behinderung der Schifffahrt die Brücke erstellt wurde. Nach Abschluss der Stahltragwerksmontage galt es, die Verbundplatte in einer optimierten Betonier- und Spannfolge zu errichten. Die Betonierung wurde so gewählt, dass Zugspannungen in der Verbundplatte aus der Betonierung minimiert werden konnten. Etwas vereinfacht bedeutet dies, dass die Stützenbereiche nach den Feldbereichen betoniert wurden. In den Fugen zwischen den einzelnen Betonierabschnitten wurde anschließend die Längsvorspannung erzeugt. Diese Vorspannung durch Spannglieder wurde auf die mit den Stahlhauptträgern verdübelte Platte aufgebracht, es handelt sich also um Vorspannung nach Verbund.

Neben der Längsvorspannung konnten durch folgende Montagemaßnahmen die Zugspannungen wesentlich reduziert werden: Während durch Heben des fertig betonierten Tragwerkes bei den Widerlagern um 1,0 m bzw. $\frac{1}{2}$ m die Verbundplatte vor allem in den Bereichen der Randstützen vorge drückt wurde, erhielt sie im Pylonenbereich durch das Heben des Sattels um 30 cm erhebliche Druckspannungen. Durch all diese Vorspannmaßnahmen konnte erreicht werden, dass im maximalen rechnerischen Beanspruchungszustand in der Verbundplatte die Zugspannungen von 23 kp/cm^2 nicht überschritten werden. Dadurch ist über die gesamte Brückenlänge hinweg die Verbundtragwirkung gesichert, die Platte ist in Längsrichtung durchgehend im Zustand I.

Bei der **statischen Berechnung** für dieses hochgradig statisch unbestimmte räumliche Tragsystem wurde die „Entstehungsgeschichte“ der Schrägseilverbundbrücke berücksichtigt. Neben den Montagezuständen wurden bei der Bemessung auch die Betonier- und Vorspannfolge untersucht. Obwohl zu diesem Zeitpunkt schon gewisse Programme für die Steifigkeitsanalysen zur Verfügung standen, mussten neben dem räumlichen Hauptsystem verschiedene Teilsysteme aufgestellt und untersucht werden. Mit numerischen Näherungsverfahren wurden die zeitabhängigen Spannungsanteile ermittelt.

Das **Gesamtgewicht** der Stahlkonstruktion beträgt einschließlich Pylon, Seile und Einbauten etwa 3.000 Tonnen. Das Gewicht der Stahlkonstruktion von 260 kg/m^2 dokumentiert, dass der hier erstmalig in dieser Größenordnung angewendete Brückentyp sehr wirtschaftlich ist.

Den Donauübergängen wurde durch diese vorgespannte Verbundschrägseilbrücke ein technisch interessantes und auch gestalterisch befriedigendes Brückenbauwerk hinzugefügt.

4 DIE WICHTIGSTE ZWISCHENZEITLICHE ENTWICKLUNG IN DER STAHLBRÜCKENBAUTECHNOLOGIE

Was würde man heute „anders“ konstruieren?

Mit den hochentwickelten, anwenderfreundlichen Hilfsmitteln zur Erstellung der statischen Berechnungen kann eine gleichmäßige Sicherheit im jeweiligen Gesamttragwerk garantiert werden. Für hochgradig statisch unbestimmte vielgliedrige räumliche Tragsysteme können in einfachster Form Steifigkeitsanalysen durchgeführt werden. Genauso werden Fertigungsdokumentationen für geometrisch anspruchsvolle Tragwerke kurzfristig mit höchster Genauigkeit erstellt.

Lohnintensive konstruktive Detaillösungen für die Fertigung und Montage sind zu vermeiden, um konkurrenzfähig zu sein. Die Montage erwartet möglichst große Einzelelemente auf der Baustelle.

4.1 Konstruktive Durchbildung der orthotropen Fahrbahnplatte

Die orthotrope Fahrbahnplatte der VOEST BRÜCKE in Linz wurde in der damals bewährten konstruktiven Durchbildung gestaltet. Bei einer Regelstärke des Deckbleches von $t = 12 \text{ mm}$ wurden Flachblechlängsrippen im Abstand von $30 t$ gewählt. Die Querrippen haben einen Regelabstand von 2.000 mm . Obwohl sich dieses Konstruktionsprinzip auch in Hinblick auf die Betriebsfestigkeit der Fahrbahnplatte bewährt hat, ging die Entwicklung zur trapezförmigen Längsrippe. Bei entsprechender sorgfältiger Ausbildung der Querrippenausschnitte kann auch bei der Trapezlängsrippe die Betriebsfestigkeit der Fahrbahnplatte garantiert werden.

Der wesentliche Vorteil der Trapezlängsrippe liegt im geringeren Schweißaufwand. Außerdem können wegen der hohen Biegesteifigkeit der Trapezlängsrippen die Querträgerabstände verdoppelt werden. Aus Gründen der Gebrauchstauglichkeit (begrenzte lokale Verformungen für die Haltbarkeit des Fahrbahnbelages) liegt der Regelabstand bei 4.000 mm .

4.2 Schweißung statt GV-Verbindungen bei der Montage

Die wartungsfreundliche Stahlbrücke wird heute zur Gänze geschweißt. Die Schweißverfahren sind soweit entwickelt und erprobt, dass Schweißungen auf der Baustelle mit garantierter Qualität durchgeführt werden können. Die Anwendung der gleitfesten Verbindungen (GV bzw. GVP) ist vor allem durch die Probleme bei der 12.9 Schraube erheblich zurückgegangen. Die wesentlichen Vorteile der Baustellenschweißung liegen darin, dass weitreichende Probemontagen im Werk vermieden werden können und die Wartung (Überprüfung der Baustellenstöße) minimiert werden kann.

4.3 Einzelseilabspannung statt Seilbündel

Bei den beiden Linzer Schrägseilbrücken sind die Abspannungen gebündelte Seilstränge, wobei einheitliche vollverschlossene Einzelseile mit einem Durchmesser von 69 mm verwendet wurden. Die Seilstränge bei der VOEST Brücke bestehen aus 22, 24 bzw. 26 Einzelseilen, bei der Steyregger Brücke hat jeder Strang 15 Einzelseile. Zur Verankerung werden die Seile aufgefächert. Bändselungen in Abständen von 5 m und Schellen in Abständen von 30 m sichern die Form des Seilbündels, welches im Pylon über einem Sattel geführt wird. Durch Auskleidung der Seilsättel und der Spreizschellen mit Zinkblech und durch Einlagen von Füllstücken aus Blei im Bereich der Umlenkstellen konnte die Dauerfestigkeit der Seilkonstruktion garantiert werden. Von großer Bedeutung für die Dauerfestigkeit der Seile war die konstruktive Durchbildung der Seilmuffe im Einlaufbereich.

Heute wird die Schrägseilbrücke durch Einzelseile mit Durchmesser von 70 bis 120 mm abgespannt. Durch Verankerungen am Pylon und im Streckträger können jegliche Umlenkungen vermieden werden.

Die Einzelseilabspannungen haben vor allem den Vorteil, dass die Seile jederzeit überprüft werden können, in der Regel sogar unter Verkehr. Zur Überprüfung bzw. Austausch von Einzelseilen eines Stranges ist die Anordnung einer Hilfsunterstellung im Bereich der Verankerungsstelle nicht zu vermeiden. Das Seilbündel hätte lediglich den Vorteil, dass die Schwingungsanfälligkeit minimiert werden kann. Die Seile bei den beiden Linzer Schrägseilbrücken wurden im Werk vorgereckt, bei den Einzelseilführungen wird die Vorreckung bei der Montage durchgeführt.

4.4 Schlaffbewehrte Verbundplatte statt nach Verbund längsvorgespannte Verbundplatte

Auf Verlangen des Bauherrn wurde bei der Schrägseilverbundbrücke Steyregg die Verbundplatte in den Betonierfugen längsvorgespannt. Für den Zustand I war in den Stützenbereichen eine Längsvorspannung von 50.000 bis 100.000 KN erforderlich, die durch Spannglieder auf die mit den Stahlhauptträgern verdübelte Platte aufgebracht wurde. Die hohen Vorspannwerte ergaben sich durch Steifigkeitsverhältnisse zwischen den Stahlhauptträgern und der Betonplatte und vor allem durch das Kriechen der Verbundplatte. Es war unvermeidbar, dass ein erheblicher Anteil der Vorspannkraft die Stahlhauptträger vorgespannt hat.

Seit Anfang der Achtzigerjahre werden Längsvorspannungen auf verdübelten Betonplatten vermieden. Die Betonplatten werden in den Stützenbereichen verdübelt und mit entsprechender rissverteilender Bewehrung versehen. Diese Entwicklung hat sich in der Verbundbrückenbautechnologie durchgesetzt und bewährt.

4.5 Gestaltung der Brücken

Brücken sind in der Regel langlebige Bauwerke, deren Gestaltung von großer Bedeutung ist. Viele Jahre hindurch wurden die Brücken als reine Zweckbauten gesehen. Falls eine Brücke ähnlicher Dimension und Bedeutung zum Bau anstehen würde, wäre es eine Verpflichtung für die Brückenbauplaner, noch wesentlich mehr Augenmerk auf die Architektur zu legen. Brücken können einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung unserer Kulturlandschaft beitragen. Gerade die Stahlbrücke bzw. die Stahlschrägseilbrücke wäre dafür prädestiniert.

5 ZUSAMMENFASSUNG

Die beiden Schrägseilbrücken im Linzer Raum sind herausragende Beispiele im Zuge der Donaubrückenfamilie. Sie erwecken Interesse in Hinblick auf die Technik aber auch Gestaltung. Der Bauherr und Brückenerhalter versichert, dass die Tragwerke wartungsfreundlich sind und sich in sehr gutem Erhaltungszustand befinden.

Herr Dipl.-Ing. Dr. Richard Greiner hat dazu als sehr sorgfältiger und konsequenter junger Ingenieur wesentlichen Beitrag geleistet, wofür ihm ein herzlicher Dank gebührt.

Bei dieser Gelegenheit ist es mir zusätzlich ein Bedürfnis, Herrn Professor Greiner für seine Mitarbeit in all den vielen Jahren beim *Österreichischen Stahlbauverband* herzlich zu danken. Er hat immer wieder mitgeholfen, den Österreichischen Stahlbautag zu moderieren, den Österreichischen Stahlbau bei der EKS zu vertreten und Stahlbauwettbewerbe mit den Studenten abzuwickeln, um nur einige Aktivitäten zu nennen. Der Österreichische Stahlbauverband hat sich neu aufgestellt und will entsprechende Beiträge zur Förderung des Stahlbaus leisten.

Herr Professor Greiner, wir dürfen auf Ihre weitere wertvolle Mitarbeit zählen.

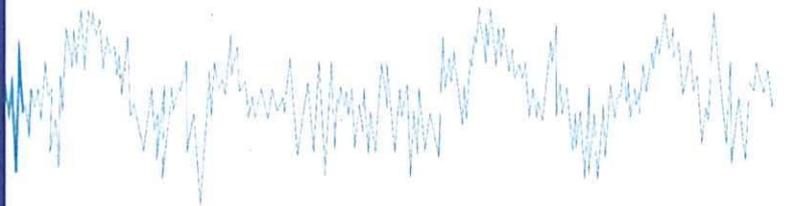
Universitätsbibliothek
Bodenkultur

AR

I- 98552

Brückendynamik

Schwingungsuntersuchungen von Schrägseilen



Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

UNIVERSITÄTSBIBLIOTHEK
BODENKULTUR
Wien
Peter-Jordanstraße 82
A-1190 Wien

T
98552

45
26

Miss alles, was sich messen lässt, und mach alles messbar, was sich nicht messen lässt

(Galileo Galilei 15.02.1564 - 08.01.1643)

Impressum:

© 2004 Roman Geier

Herstellung und Verlag: Books on Demand GmbH, Norderstedt

ISBN 3-8334-1465-0

K

Kurzfassung

Dieses Buch stimmt im Wesentlichen inhaltlich mit meinem Doktorat „Die Systemidentifikation seilgestützter Tragwerke – Die dynamische Strukturantwort von Schrägseilen“ überein, dass ich im Jahr 2004 am Institut für allgemeine Mechanik an der Technischen Universität Wien abgeschlossen habe.

Der in der Praxis tätige Bauingenieur sieht sich in zunehmendem Maße mit Aufgaben, welche die Berechnung und Beurteilung von Bauwerken unter dynamischen Lasten (Wind, Verkehr, Erdbeben) erfordern, konfrontiert. Diese Tendenz ist nicht zufällig, sondern entspricht der allgemeinen Entwicklung in Technik und Gesellschaft. Aus diesem Grund ist noch umfassender Forschungsbedarf auf dem Gebiet der Baudynamik gegeben. Während für einige Probleme bereits entsprechende Lösungen bzw. Beurteilungsmethoden vorhanden sind, existieren noch zahlreiche Bereiche in denen praktische Ansätze und Untersuchungsmethoden fehlen. Die vorliegende Arbeit soll einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung der Untersuchung und Beurteilung von Zuggliedern seilgestützter Konstruktionen liefern.

Die Kenntnis der aktuellen Zugkräfte in Kabeln von Schrägseilbrücken, Hängern von Bogenbrücken und externen Spanngliedern ist zur Beurteilung dieser Elemente, aber auch zur globalen Beanspruchungsprüfung der Konstruktion erforderlich. Die Feststellung dieser Kräfte durch Abhebekontrollen mit hydraulischen Pressen ist mit einem erheblichen Aufwand sowie der Gefahr von Beschädigungen verbunden. Aus diesem Grund sind Verfahren erforderlich, die rasch und vor allem zerstörungsfrei die Kabelkräfte bestimmen können.

Hauptziel dieser Arbeit ist die Entwicklung genauer zerstörungsfreier Methoden für die Bestimmung der im Kabel wirksamen Zugkraft auf Basis von Schwingungsmessungen. Durch die Untersuchung der Schwingungscharakteristik von Schrägseilen ist ein Lösungsansatz vorhanden, die Eigenfrequenzen (und damit die wirksame Kabelkraft), die Biegesteifigkeit sowie die Dämpfungsparameter abzuleiten. Grundsätzlich wurden auch bisher Schwingungsmessmethoden zur Bestimmung der wirksamen Kabelkräfte herangezogen, die dabei erzielten Genauigkeiten waren jedoch nicht zufriedenstellend. Vor allem bei hohen Kabelkräften und kurzen Kabeln sind fallweise Fehler bis $\pm 10\%$ zur tatsächlichen Kabelkraft feststellbar.

Die wesentlichsten Ziele bei der Erstellung dieser Arbeit sind die Entwicklung eines genauen und praktisch einsetzbaren Verfahrens zur Bestimmung der Kabelkraft sowie von Dämpfungswerten. Der festgestellte Zusammenhang zwischen gemessener Eigenfrequenz, Kabelkraft sowie Biegesteifigkeit ermöglicht, durch eine Berücksichtigung der Steifigkeit sowie der Lagerungsbedingung des Kabels eine exakte Kraftbestimmung im Zugglied durchzuführen. Durch diese Einflussparameter ist es möglich, eine Genauigkeit in der Größenordnung von $\pm 1\%$ des tatsächlich vorhandenen Kraftwertes zu erzielen. Die Anwendung des beschriebenen Verfahrens wird am Beispiel von drei ausgewählten Schrägseilbrücken dargestellt, wobei die allgemeine Eignung der Methode zur Bestimmung von Kabelkräften und Dämpfungsparametern nachgewiesen wird.

Systemidentifikation
 en“ überein, dass ich
 n Universität Wien

it Aufgaben, welche
 ten (Wind, Verkehr,
 idern entspricht der
 st noch umfassender
 für einige Probleme
 ind, existieren noch
 ethoden fehlen. Die
 g der Untersuchung

ken, Hängern von
 ente, aber auch zur
 ellung dieser Kräfte
 hen Aufwand sowie
 ren erforderlich, die

Methoden für die
 smessungen. Durch
 ein Lösungsansatz
 die Biegesteifigkeit
 len auch bisher
 herangezogen, die
 r allem bei hohen
 chlichen Kabelkraft

lung eines genauen
 lkraft sowie von
 ner Eigenfrequenz,
 ler Steifigkeit sowie
 lied durchzuführen.
 ordnung von $\pm 1\%$
 des beschriebenen
 rgestellt, wobei die
 mpfungsparametern

Wann treffen wir drei wieder zusamm?
 Um die siebente Stund', am Brückendamm.
 Am Mittelpfeiler.
 Ich lösch die Flamm.
 Ich mit.
 Ich komme von Norden her.
 Und ich vom Süden.
 Und ich vom Meer.
 Hei, das gibt einen Ringelreihn,
 Und die Brücke muß in den Grund hinein.
 Und der Zug, der in die Brücke trifft
 Um die siebente Stund'?
 Ei, der muß mit.
 Muß mit.
 Tand, Tand ist das Gebilde von Menschenhand!

Aus historischen Zeitungen des Jahres 1880 übernommen:

„Während eines furchtbaren Windsturmes brach am 29. Nachts die große Eisenbahnbrücke über den Taystrom in Schottland zusammen, im Moment, als der Zug darüberfuhr. 90 Personen, nach anderen 300, kamen dabei ums Leben; der verunglückte Zug hatte nämlich sieben Wagen, die alle fast voll waren, und er stürzte über 100 Fuß hoch ins Wasser hinunter. Alle 13 Brückenspannungen sind samt den Säulen, worauf sie standen, verschwunden. Die Öffnung der Brücke ist eine halbe englische Meile lang. Der Bau der Brücke hat seinerzeit 350.000 Pfund Sterling gekostet und sie wurde im Frühjahr 1878 auf ihre Festigkeit hin geprüft. Bis jetzt waren alle Versuche zur Auffindung der Leichen oder des Zugs vergeblich.“

„Die Brücke von Dundee in Schottland über die Mündung des Flusses Tay war eines der gewagtesten und großartigsten Werke. Für senkrechten Druck vollständig richtig berechnet, zog sie sich, in ihrer Länge fast wie ein Drahtseil anzusehen, über die weite Distanz in schwindelnder Höhe über den Wasserspiegel. In der Silvesternacht war nun ein furchtbarer Sturm, sodaß die Anwohner es für eine Vermessenheit hielten, wenn der Edinburger Zug die Passage wage. Er wagte sie: aber nach kurzer Zeit sah man gleichsam einen Kometenschweif ins Meer versinken. Die Brücke war auf großer Strecke gebrochen, und der ganze Zug verschwand spurlos in der Tiefe: auch nicht eine Seele erreichte das jenseitige Ufer, und selbst später fand man in den zertrümmerten Wagen nur noch eine Leiche, alle anderen – wenigstens 100 – waren ins Meer weggespült. Offenbar hat der Seitendruck, welcher der Orkan ausübte, den Zug mit der Brücke ins Meer geworfen.“

14 UW	15 UW
0,78	0,75
0,35	0,27
5,2	4,1
0,80	0,77
0,78	0,75
11,9	11,7

Die Tulln hat bei den Messungen (Erhöhung der Spannung) die Gefahr von Regenwasser mit hoher

5.4 Voestbrücke Linz, Österreich

5.4.1 Allgemeines zum Bauwerk

Die Voestbrücke, als Mittelträgerschrägseilbrücke ausgeführt, bildet in Linz den Donauübergang der Mühlkreisautobahn A7. Das Tragwerk weist eine Gesamtlänge von 407 m auf, wobei entsprechend Bild 5.21 die stützenfreie Hauptöffnung 215 m beträgt. Im Detail sind Stützweiten von 60,0 m + 60,0 m + 72,0 m + 215,0 m und eine Regelbreite von 34,86 m gewählt worden.

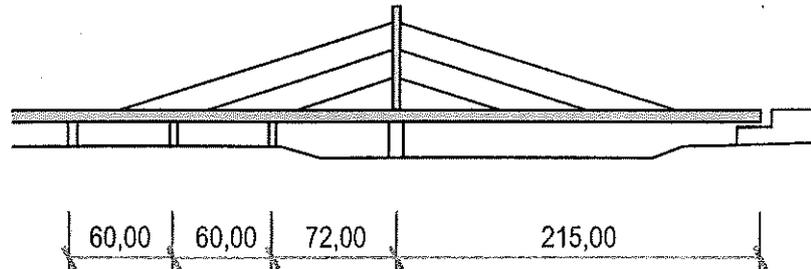


Bild 5.21 Ansicht der Voestbrücke Linz

Der Streckträger wird durch vier Hauptträger und eine orthotrope Fahrbahnplatte gebildet. In den Vorlandöffnungen wirken die vier Hauptträger mit Fachwerkquerträgern als offenes Trägerrostsystem. In der Stromöffnung werden die mittleren beiden Hauptträger durch ein Bodenblech zu einer Torsionsröhre zusammengefasst. Demzufolge ist der Streckträger der Stromöffnung ein gemischtes Trägerrostsystem bestehend aus Torsionsröhre, offene äußere Hauptträger und Querverbänden. Entsprechend dem Stand der Technik von 1972 besteht die orthotrope Fahrbahnplatte aus einem 12 mm Deckblech und in den Gefällestrecken mit Flachblechrippen im Abstand von 350 mm. Die Querrippen sind in Abständen von 2 m angeordnet.

Der Stahlpylon weist einen rechteckigen Querschnitt mit Abmessungen von 2,60 m x 3,50 m und einer Höhe von etwa 70,0 m auf die Blechstärken betragen 18 mm bis 50 mm. Der Pylon ist in den Streckträger eingespannt und lagert am Pfeiler auf einem Neotopflager mit einem Durchmesser von 3,40 m.

Die Seilbündel bestehen aus 22 bis 26 patentverschlossenen Seilen entsprechend Bild 5.23. Diese sind im Streckträger verankert und laufen am Pylon über einen bei der Montage längs- und höhenverschiebbaren Umlenksattel. Die Einzelseile mit einem Durchmesser von 69 mm bestehen aus einem Runddrahtkern und drei lagen Z-Profildrähten. Die Bruchlast des Einzelseiles beträgt 4.760 kN, die maximale Seilbündelkraft beträgt 50.000 kN bei ungünstigster Verkehrsbelastung. Um plastische Dehnungen der Seile im Gebrauchszustand zu vermeiden, wurden die Seile im Werk einem Reckvorgang mit 12 Lastspielen unterzogen. Das gesamte Tragwerk ist im Freivorbau errichtet worden, wobei die Stromöffnung bei paralleler Montage der Seile vorgebaut wurde. Eine Unterbrechung der Schifffahrt in diesem Bereich konnte so vermieden werden.

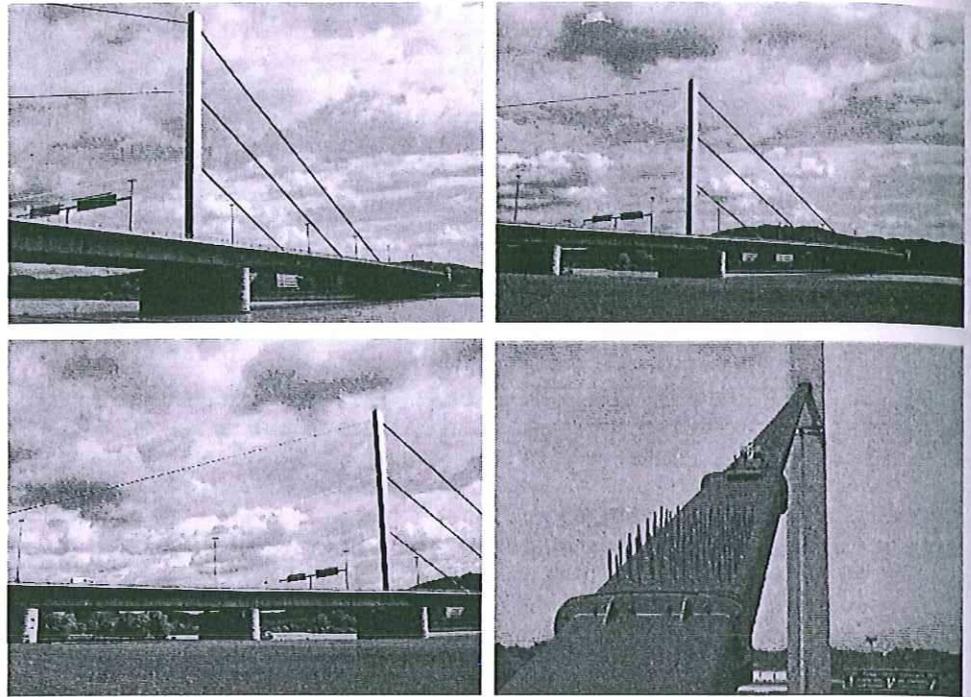


Bild 5.22 Ansicht der Voestbrücke Linz

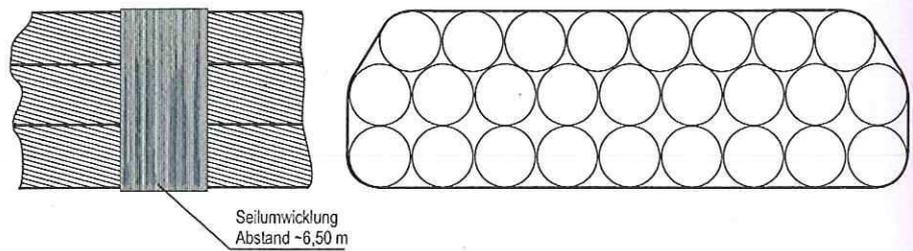
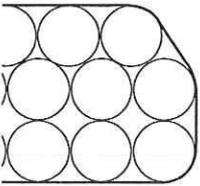
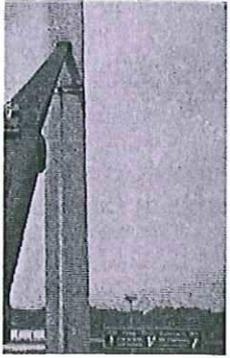


Bild 5.23 Querschnitt durch ein Schrägkabelbündel der Voestbrücke Linz



cke Linz

5.4.2 Ergebnisse der Untersuchung

Im folgenden Abschnitt finden ausschließlich die spezifischen Erkenntnisse aus den Untersuchungen der Voestbrücke Linz Berücksichtigung. Für eine eindeutige Identifizierung der Kabel werden diese, analog zur statischen Berechnung, mit einer Nummerierung entsprechend Bild 5.24 versehen. Der Vergleich zwischen gemessenen und geplanten Kabelkräften erfolgt auf Basis der statischen Berechnung von 1970. Durch das gewählte Tragsystem mit wenigen Kabel weisen diese beispielsweise im Vergleich zur Donaubrücke Tulln deutlich höhere Kabelkräfte auf. Die Tragfähigkeit für diese hohen Lasten erreicht man durch eine Bündelung mehrerer vollverschlossener Seile zu einem Strang. Die einzelnen Seile werden durch eine Seilumwicklung in regelmäßigen Abständen (etwa 6,50 m) zusammengefasst.

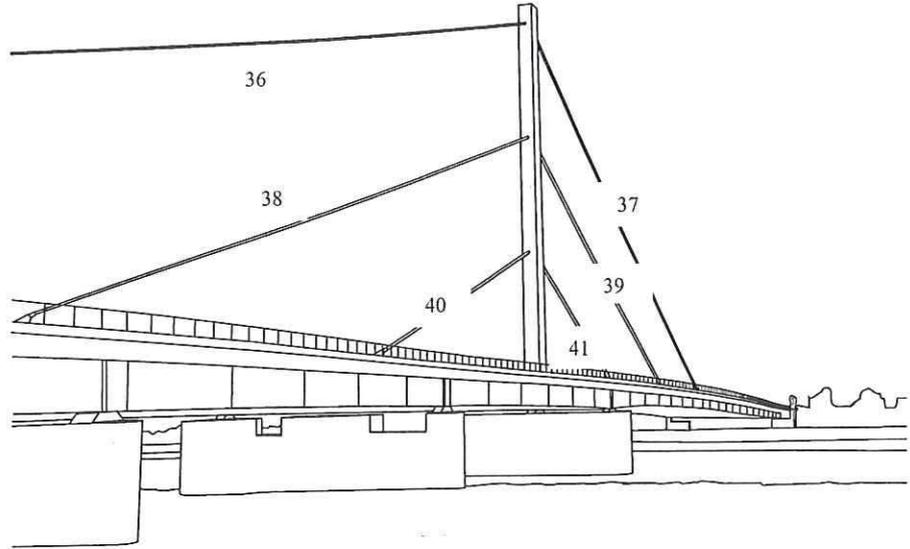


Bild 5.24 Bezeichnung der Schrägseile im System der Voestbrücke Linz

Um eine weitere Grundlage für die Interpretation der Messdaten zu erstellen, wird das Tragwerk im Zuge der Arbeit modelliert (siehe dazu Bild 5.25) wodurch mehrere Parameterstudien möglich sind. Die Ergebnisse der dynamischen Analyse die den Initialzustand des Tragwerkes nach der Fertigstellung repräsentieren, können mit den gemessenen, aktuellen Werten verglichen werden.

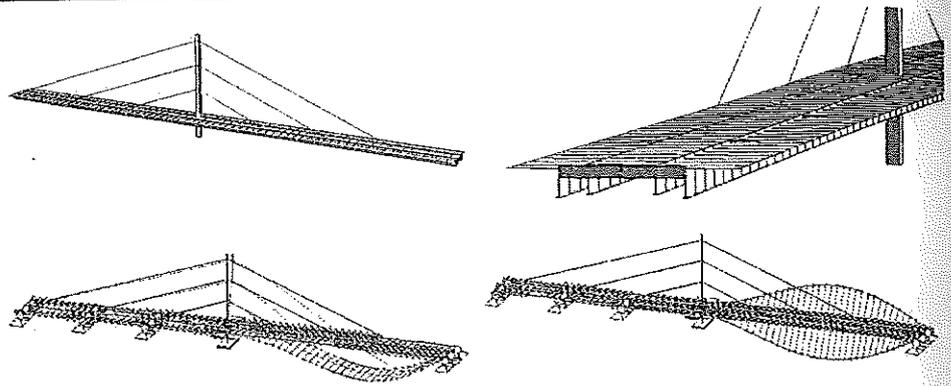


Bild 5.25 Rechenmodell sowie Eigenschwingungsformen des Tragwerkes

Das globale Schwingungsverhalten der Struktur ist interessant, da dieses einen erheblichen Einfluss (siehe Kapitel 4.5.9) auf die Kabelvibrationen ausüben kann. Die Untersuchung an den Schrägseilen der Voestbrücke Linz erfolgte als Basismessung im Jahr 2000 und durch je eine Nachmessung in den Jahren 2001 und 2002. Bei diesem Tragwerk ist die Beurteilung des globalen Schwingungsverhalten einer Mittelträgerschrägseilbrücke hinsichtlich allfälliger Torsionsschwingungen interessant. Interpretationen über die zeitliche Veränderung der Kabelkräfte sind aufgrund der beschränkten Datenmenge (drei Beobachtungsjahre) nur begrenzt möglich.

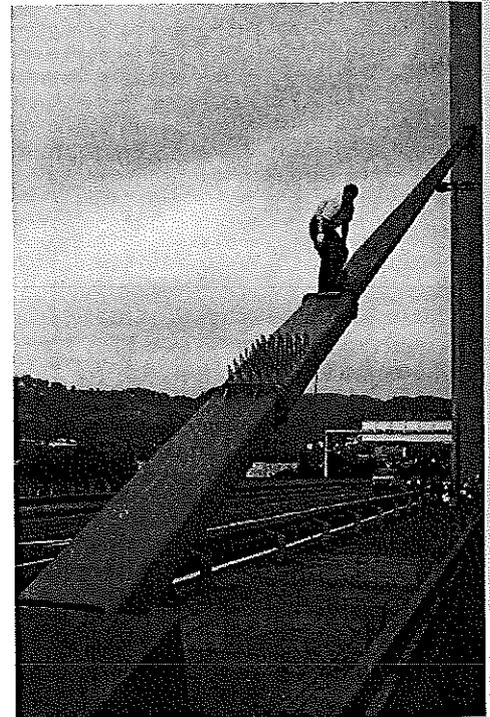
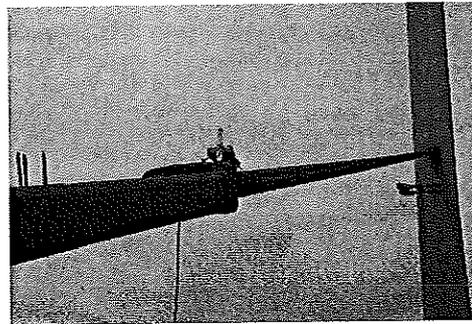
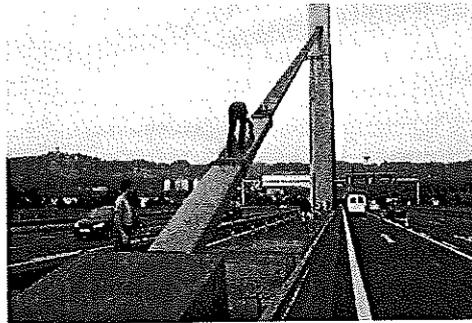
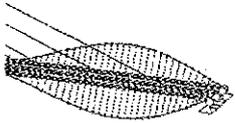
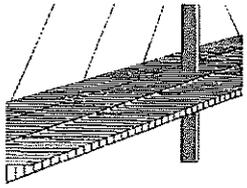


Bild 5.26 Beschleunigungsaufnehmer auf den Kabeln der Voestbrücke Linz



Tragwerk

Die Untersuchung an den Jahren 2000 und durch je eine Beurteilung des Bauwerks hinsichtlich allfälliger Veränderungen der Baujahr) nur begrenzt



Brücke Linz

Die gemessenen Eigenfrequenzen der Kabelbündel liegen zwischen 0,56 Hz für Seil 36 und 1,77 Hz für das Bündel 41 entsprechend Tabelle 5.9. Die Schwingungscharakteristik der einzelnen Kabel ist sehr deutlich ausgeprägt und besonders für die Vibrationen in Kabelebene (vertikal, longitudinal bezogen auf den Sensor) einwandfrei identifizierbar (Vgl. dazu Bild 5.27).

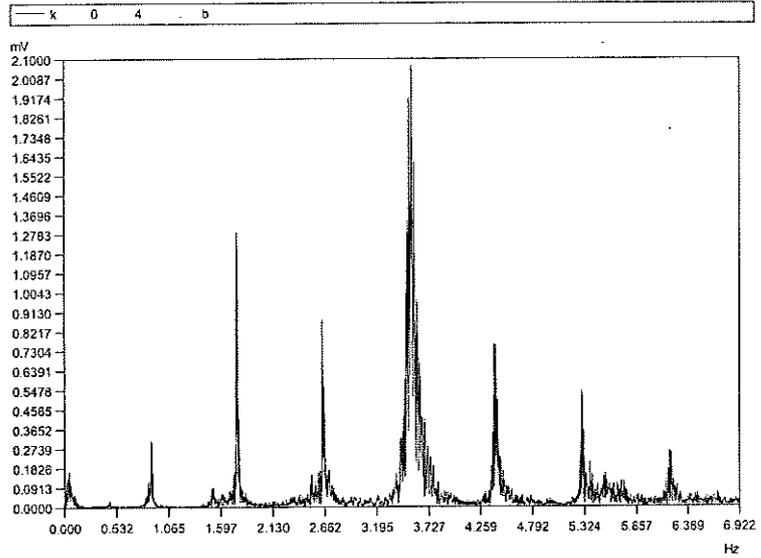


Bild 5.27 Frequenzspektrum des Seilstranges 2

Seilstrang Nr.	36	37	38	39	40	41
1. Eigenfrequenz [Hz]	0,56	0,64	0,77	0,88	1,48	1,77

Tabelle 5.9 Gemessene Eigenfrequenzen der Voestbrücke Linz

Unter Berücksichtigung des Bauwerksalters zeigt der Vergleich zwischen den aus den Eigenfrequenzen bestimmten Kabelkräften und den projizierten Werten eine gute Übereinstimmung (siehe Tabelle 5.10). Die maximalen Abweichungen der Kabelkräfte betragen dabei + 7% für das Kabel 39 und - 9% für das Kabel 37, wobei eine positive Differenz einer Zunahme der Kabelkraft im Vergleich zum Planwert entspricht.

Seilbezeichnung	Anzahl der Einzelseile	Gemittelte Eigenfrequenz aus f_1 - f_5	Freie Schwingungslänge	Eigengewicht des Seiles	Kabelkraft aus gemittelter Eigenfrequenz	Kabelkraft, Sollwert	Differenz Gemessen/Soll
[-]	[-]	[Hz]	[m]	[kN]	[kN]	[kN]	[-]
36	22	0,56	196,00	600,00	28913	30833	0,94
37	22	0,64	172,94	600,00	29401	32334	0,91
38	26	0,77	132,47	705,00	29569	28537	1,04
39	26	0,88	115,21	705,00	29118	27154	1,07
40	24	1,48	69,02	650,00	27020	25457	1,06
41	24	1,77	57,36	650,00	26649	26330	1,01

Tabelle 5.10 Berechnung der wirksamen Kabelkräfte und Vergleich zu den Sollwerten

Ein Vergleich der Messwerte zu den Sollwerten der statischen Berechnung ergibt eine Kraftumlagerung vom Seilstrang 1 (Seil 36 und 37) zu den Seilsträngen 2 (Seil 38, 39) und 3 (Seil 40, 41). Die Kraftänderung des Stranges 1 bewegt sich dabei in der Größenordnung von -7 % bis -9%, welche bei Strang 2 und 3 zu einer entsprechenden Kraftzunahme führt (siehe Bild 5.28). Die Ursache der Kraftumlagerung in den einzelnen Schrägseilen ist nicht vollständig geklärt. Dabei besteht die Möglichkeit, dass es sich um während des Bauzustandes eingeprägte Differenzen handelt, oder um Umlagerungen die als Funktion der Zeit in Erscheinung treten. Eine Untersuchung der Eigenfrequenzen der Kabel in periodischen Intervallen kann diese Frage eindeutig beantworten, da so ein weiterer Trend festgestellt wird.

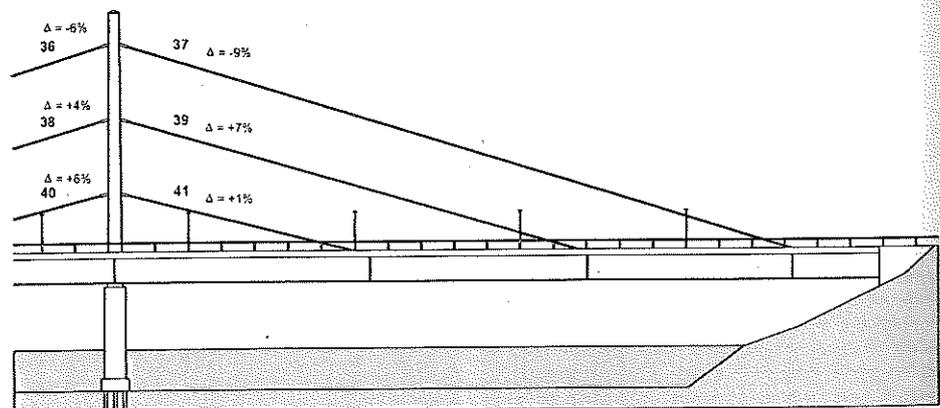
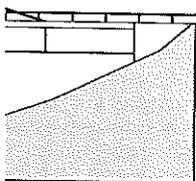


Bild 5.28 Differenzen zwischen gemessener und projektierter Kabelkraft

Kabelkraft, Sollwert [kN]	Differenz Gemessen/Soll [-]
30833	0,94
32334	0,91
28537	1,04
27154	1,07
25457	1,06
26330	1,01

an Sollwerten

rechnung ergibt eine
2 (Seil 38, 39) und 3
Größenordnung von
zunahme führt (siehe
n ist nicht vollständig
zustandes eingeprägte
1 Erscheinung treten.
llen kann diese Frage



ikraft

Die Frequenzen der Schrägseile zeigen für die Vibration in Kabelebene (vertikale und longitudinale Richtung) sehr deutliche Eigenfrequenzen. Die Schwingungen außerhalb der Kabelebene sind bei der Auswertung schwer zu identifizieren, da diese auf die schwache Querschwingung des globalen Tragwerkes zurückzuführen sind. Die Schwingung der Seile erfolgt hauptsächlich in Kabelebene. Bisher durchgeführte Untersuchungen an Schrägseilbrücken zeigen im Vergleich dazu immer eine kreisförmige bzw. elliptische Bewegung des Seiles um dessen Seilachse (siehe Bild 6.5).

Vor der detaillierten Untersuchung der Messdaten wurde das schwach ausgeprägte Schwingungsverhalten der Schrägseile außerhalb der Kabelebene auf die scheinbar hohe Steifigkeit des Bündels zurückgeführt. Bei der Auswertung des Zusammenhanges zwischen Eigenfrequenz und deren Ordnung ist ein nahezu linearer Verlauf entsprechend Bild 5.29 festzustellen. Dieser Effekt tritt üblicherweise nur bei sehr elastische Kabel auf, welche der Idealvorstellung eines straff gespannten Drahtes ohne Eigengewicht und ohne Biegesteifigkeit entsprechen. Grund für dieses dynamische Verhalten ist, dass die Seilumwicklung (siehe Bild 5.23) kein kompaktes Bündel erzeugt und dadurch die dynamische Strukturantwort des Einzelseiles maßgebend wird. Verantwortlich für die geringe Schwingungsamplitude in Querrichtung ist daher die schwache Anregung der Seile durch den Hauptträger.

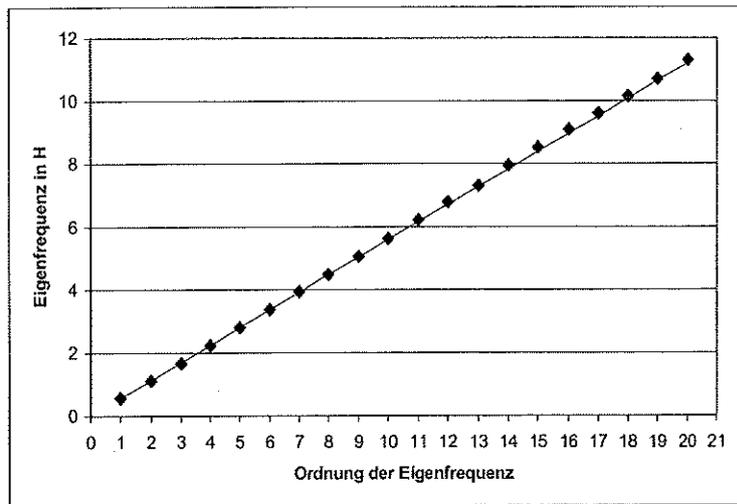


Bild 5.29 Zusammenhang zwischen gemessenen Eigenfrequenzen und deren Ordnung

Das beschriebene dynamische Verhalten der Einzelseile innerhalb eines Bündels hat auch Auswirkungen auf die in Tabelle 5.11 gezeigten Dämpfungskoeffizienten. Durch die Relativbewegung zwischen den einzelnen Seilen bei der Schwingung wird Energie in Form von Oberflächenreibung umgesetzt. Die Querschnittsform der Kabel macht diese grundsätzlich anfällig gegenüber winderregten Schwingungen (Vgl. dazu Kapitel 4.5), jedoch ist durch die hohen Dämpfungskoeffizienten sowie das große Kabelgewicht keine Gefahr hinsichtlich Galloping gegeben. Durch die Querschnittsgestaltung sind Regen-Wind-induzierte Schwingungen entsprechend Kapitel 4.5.7 für die Kabelbündel der Vöestbrücke Linz nicht zu berücksichtigen.

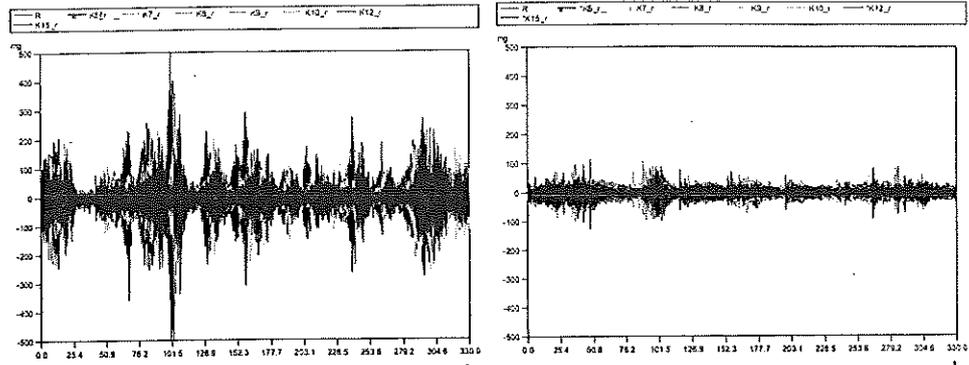
Seilbezeichnung	Anzahl der Einzelseile	1. Eigenfrequenz, vertikal, gemessen	Dämpfungskoeffizient zur 1. Eigenfrequenz	Max. Seilabmessung	Geschwindigkeit
[-]	[-]	[Hz]	[%]	[m]	[m/s]
36	22	0,56	0,36	0,54 x 0,21	370
37	22	0,64	0,27	0,54 x 0,21	239
38	26	0,77	0,16	0,63 x 0,20	88
39	26	0,88	0,15	0,63 x 0,20	88
40	24	1,48	0,29	0,55 x 0,21	705
41	24	1,77	0,38	0,55 x 0,21	1435

Tabelle 5.11 Dämpfungskoeffizient des Schrägseiles für die Grundschiwingung

Der Vergleich der auf den einzelnen Seilsträngen gemessenen Beschleunigung ergibt am Strang 39 im Vergleich zu den anderen Kabeln eine etwa doppelt so große Beschleunigung. Dieses Phänomen ist durch den Ort der Kabelverankerung von Seilstrang 39 plausibel, da in Feldmitte des Streckträgers deutlich höhere Verformungen unter Last auftreten. Diese führen in Folge zu einer höheren Beanspruchung als bei den Randzonen des Tragwerkes. Für eine ermüdungsrelevante Beurteilung sind daher die Stromöffnung, sowie der Bereich um die Kabelverankerung von Strang 39 maßgebend.

Durch den Einsatz von zwei Referenzsensoren auf dem Hauptträger können Interaktionen zwischen Tragwerk und den einzelnen Kabeln beurteilt werden (siehe dazu Kapitel 4.5.9). Ein Referenzsensor wurde am außen liegenden Gehweg der Voestbrücke positioniert, während der zweite Aufnehmer in der Mittelachse der Brücke angeordnet wurde. Dabei zeigte sich, dass durch die Ausführung als Mittelträgerschrägseilbrücke neben den Biegeschwingungen auch Torsionsschwingungen des Hauptträgers von Bedeutung sind. Bild 5.30 stellt den Vergleich der Beschleunigungsmessungen in der Mittelachse sowie am Randbalken der Konstruktion dar. Die zum gleichen Zeitpunkt auftretenden Beschleunigungswerte sind am Randbalken etwa 5-fach höher.

Geschwindigkeit
[m/s]
370
239
88
88
705
1435



Messung am Randbalken Messung in der Mittelachse
Bild 5.30 Vergleich der gemessenen Beschleunigungen am Tragwerk.

Aus den detaillierten dynamischen Untersuchungen des Tragwerkes und der Kabel sowie der vergleichenden Berechnung am Stabwerksmodell werden kritische Bereiche des Tragwerkes identifiziert. Für die zukünftige Überwachung und Erhaltung sind diese von Bedeutung (siehe dazu Bild 5.31). Das Kabel 39 und dessen Verankerung sind durch die hohe Schwingungsintensität als maßgebend zu betrachten. Weiters kommen den Trägeranschlüssen in der Hauptspannweite sowie der Pylonlagerung durch die Torsionsschwingungen große Bedeutung zu.

wingung

ung ergibt am Strang
chleunigung. Dieses
ibel, da in Feldmitte
e führen in Folge zu
zwerkes. Für eine
ler Bereich um die

önnen Interaktionen
a Kapitel 4.5.9). Ein
ioniert, während der
bei zeigte sich, dass
schwingungen auch
llt den Vergleich der
onstruktion dar. Die
lbalken etwa 5-fach

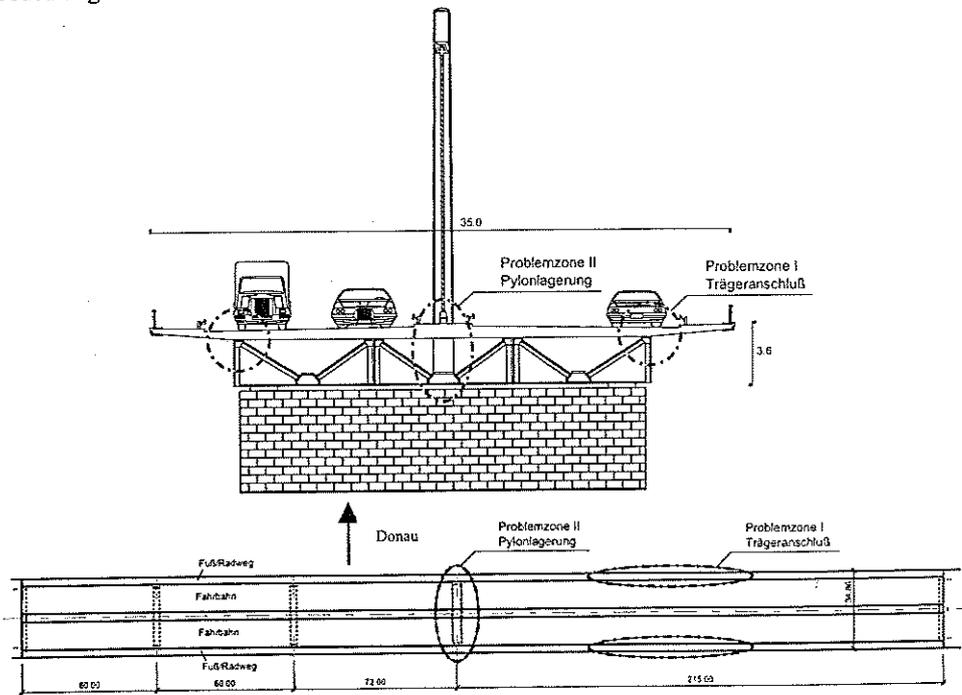


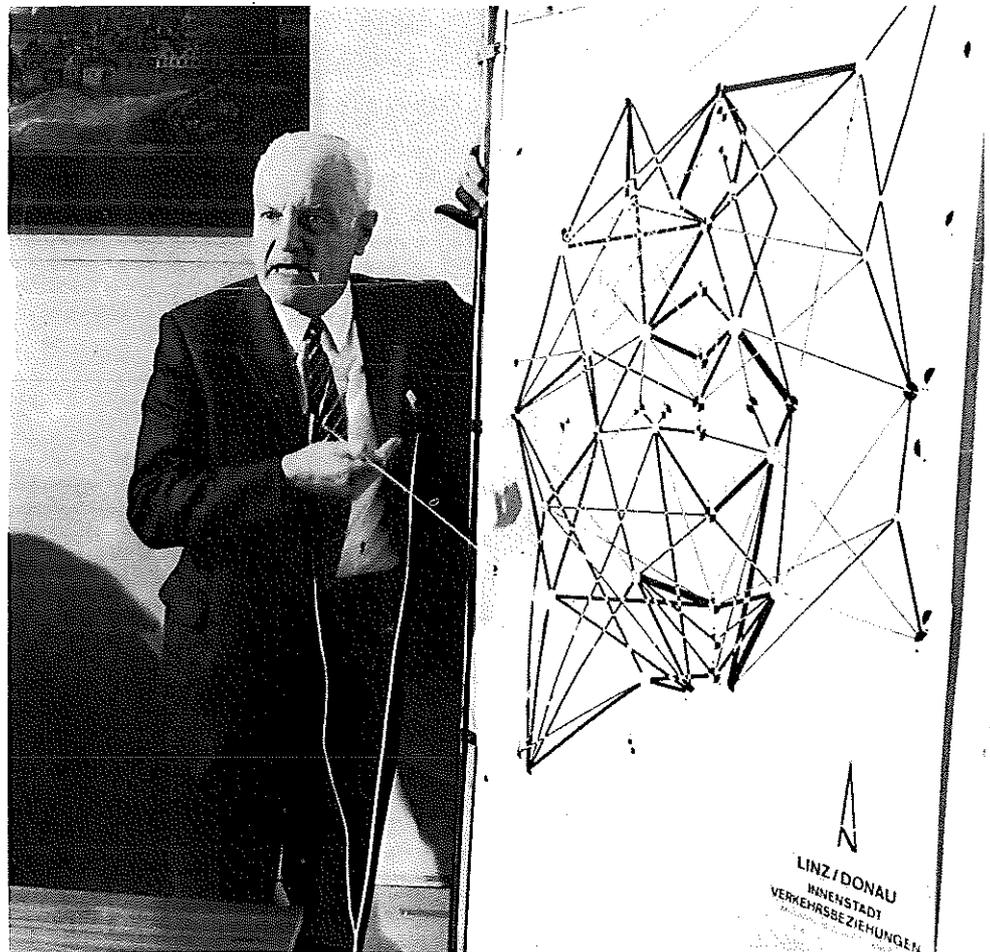
Bild 5.31 Durch die dynamische Messung identifizierte Problemzonen des Tragwerkes



Seit 1972 kann man auf der Autobahn über die **Voest-Brücke** fahren. Sie ist 35 Meter breit und 407 Meter lang. Aufgrund ihrer besonderen Konstruktion mit dem 65 Meter hohen Pylon hat sie nur einen Flusspfeiler. Genauso wie die wenige Jahre später gebaute **Steyregger Brücke**. Falls du dich für Brückenarchitektur interessierst, beide sind Schrägseilbrücken. Schon bald soll es eine weitere Brücke in Linz geben. Als Hängebücke wird diese ganz ohne Flusspfeiler über der Donau schweben.

Die Brücke ist geschlagen und vom Band der Ostumfahrung erreicht; bald wird diese wichtige Straßentangente, ein Teil der Mühlkreisautobahn, befahrbar sein (Bild auf der letzten Seite). 1955 bis 1957 war für Linz ein erster Generalverkehrsplan ausgearbeitet worden. Von dieser Planung ausgehend wurden leistungsfähige Straßenzüge gebaut und damit erreicht, daß die oberösterreichische Landeshauptstadt bis heute nicht im Verkehr erstickt ist, obwohl der Kraftfahrzeugbestand noch stärker zugenommen hat als vorhergesagt worden war. Damit auch der weiteren Entwicklung entsprochen werden kann, wird die Verkehrsplanung nun schon auf das Zieljahr 1995 abgestimmt. Eine so weit vorausreichende Planung wird selbstverständlich nur in einzelnen Etappen in die Wirklichkeit umgesetzt. Tempo und Reihenfolge werden weitgehend von der Entwicklung des Verkehrs, also von den Erfordernissen, wie auch von den zur Verfügung stehenden Mitteln, also den Möglichkeiten bestimmt werden.

Der neue Gesamtverkehrsplan schlägt als wichtigste Maßnahme eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und die Straffung seines Netzes vor; darunter fallen der Ausbau der Fernstraßen zu einem Stadtring mit mehreren Anschlüssen an die Autobahn, die Weiterentwicklung des Systems der Einbahnen in der Innenstadt und in Urfahr sowie die Festlegung eines genügend dichten Netzes von Radial- und Tangentialstraßen in den neuen Siedlungsgebieten, hauptsächlich im südlichen Teil der Stadt. Der Verkehrsexperte Prof. Dr. Kurt Leibbrand vom Institut für Verkehrs- und Industrieplanung in Frankfurt am Main, mit der Ausarbeitung der Pläne beauftragt, legte am 7. März 1972 den Mitgliedern des Gemeinderates und Baufachleuten des Landes und der Stadt die Ergebnisse seiner Arbeiten vor. Anschließend erläuterte er auch den Vertretern von Presse und Rundfunk an Hand reichen Anschauungs- und Zahlenmaterials die von ihm gewonnenen Erkenntnisse (siehe Bild unten).



Bauvorhaben großen Ausmaßes kennzeichneten seit jeher das Stadtbild von Linz. An die Jahre des Wiederaufbaus schloß sich nahtlos die Errichtung neuer und zusätzlicher Objekte an. Als Beispiele für die rege Bautätigkeit im Sommer 1972 dienen die Bilder auf der linken Seite:

der Schulneubau an der Figulystraße (linke Spalte, oben)

der Tbc-Trakt im Allgemeinen Krankenhaus (linke Spalte, unten)

das Hallenbad Hummelhof (rechte Spalte, oben)

der Hochwasserschutzdamm in Urfahr-Plesching (rechte Spalte, Mitte)

und die Sporthalle beim Stadion (rechte Spalte, unten).

Archiv oon

keine zitierte Quelle - hat aber?

An einen Haushalt – Postgebühr bar bezahlt



Pressespiegel

11. Dezember 1964 – 7. September 1991

Linzer Volksblatt, Nr. 288
Aus Stadt und Land

Selbe 6 / Freitag, 11. Dezember 1964

Die Probleme der Landeshauptstadt

In Linz werden 2 neue Donaubrücken geplant

Die Zahl der Häuser stieg von 10.200 auf über 22.000 an — Heute: Stadtrat Fechter

Um die Bevölkerung von Linz eingehend mit den Problemen der Stadt vertraut zu machen und einen Überblick über die Tätigkeit der Mandatäre zu geben, haben wir den Bürgermeister, die Vizebürgermeister und die Stadträte von Linz gebeten, auf einem bemessenen Raum aus ihrem Tätigkeitsbereich zu berichten.

Es ist nicht so, wie manche glauben, daß wir, wenn dies so weitergeht, in einem Meer von Rauch und Steinen ersticken werden. Die gegenwärtige Nutzung des 96 Quadratkilometer großen Stadtgebietes gliedert sich in 8,3 Prozent Verkehrsflächen, das sind öffentliche Straßen und Plätze, Bahnen, 26,5 Prozent Wohngebiet, Gewerbe- und Industrieflächen, öffentliche Bauflächen, Kultusflächen, 59,4 Prozent Grünland, das sind öffentliche Grünflächen, Sportflächen, Wasserschutzgebiete, land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen, Gewässer (Donau, Traun, diverse Bäche) betragen insgesamt 5,8 Prozent. Diese Analyse zeigt uns, daß trotz der Industrialisierung und trotz der Entwicklung im Stadtgebiet selbst noch genügend Lebensraum vorhanden ist. Allerdings müssen wir künftighin mit den zur Verfügung stehenden Flächen gewissenhaft haushalten. Geradezu frappierend sind ein paar Vergleichszahlen aus der jüngsten Siedlungsentwicklung innerhalb der Linzer Stadtregion. Seit 1934 ist die Gesamtzahl der Wohnobjekte von 10.200 auf über 22.000 angewachsen.

Die Strukturanalyse des gesamten Stadtgebietes ist abgeschlossen. Damit wurde eine langjährige Untersuchung beendet, die wohl erst die wichtigste Grundlage für eine Stadtplanung darstellt. Diese Analyse wurde sowohl hinsichtlich der derzeitigen Flächennutzung als auch hinsichtlich der rechtskräftigen Planungen vorgenommen. Damit ist die Stadtentwicklung vom Standpunkt der Planung aus für die Zukunft ziemlich fixiert. Von dieser Planung fällt ein wichtiger Anteil auf die Verkehrsplanung. Etwa 60.000 Fahrzeuge sind zur Zeit in Linz gemeldet. Man denke auch noch an den stadteinwärts und -auswärts fließenden Verkehr.

Derzeit wird im Planungsamt an der planlichen Fertigstellung des Generalverkehrsplanes im Detail gearbeitet. Außerdem werden Studien für den Abschlußbericht an den Gemeinderat über die innerstädtische Verkehrsentwicklung der Zukunft sowie des öffentlichen innerstädtischen Verkehrs und des Nahverkehrs sowie über Parkprobleme betrieben. Dies geschieht nach Gutachten der Professoren Dr. Schaechterle und Dr. Dorfwith. Außerdem werden Studien über die dritte Donaubrücke unterhalb der Eisenbahnbrücke

unter Berücksichtigung des Stauzieles der DOKW über die Donau und die Verkehrsentwicklung über die Donaubrücken angestellt. Darüber hinaus werden Planungsvorschläge über den Nord-Süd-Brückenkopf der Mittelbrücke, also der vierten Donaubrücke im Bereich der Fabrikas-Kaserne, Gruberstraße, Peuerbachstraße ausgearbeitet. Es ist bekannt, daß schwierige städtebauliche Fragen im Linzer Planungsamt an Hand von Modellen studiert werden.

Die Innenstadtplanung befaßt sich gegenwärtig mit den Problemen der Sanierung der Unteren Donaulände, der Seilerstätte bis zum Eder-Hochhaus, des Brückenkopfes Urfahr samt der Uferbereichs-sanierung bis zu den Urfahrwänden und zur Rudolfstraße, schließlich über die Gestaltung des Südbahnhofplatzes, des Mögelpplatzes sowie des Kaisergassenviertels. Ferner laufen Studien über die zukünftige Verbauung für den Bereich Rathaus Urfahr, Kaarstraße, für den gesamten Neustadt-Teil und schließlich darüber, wie die Gestaltung des Grabens, des Taubenmarktes und vieler anderer Plätze und Straßen vor sich zu gehen hat.

Am Hochbausektor der Stadt selbst ist die Modernisierung der alten Schulen ziemlich abgeschlossen. In Planung befinden sich eine Schule in der Wildbergstraße, in Dornach, in der Neuen Welt und in Pichling. Nach Fertigstellung dieser genannten Schulen ist trotzdem noch ein Bedarf von zirka 150 Schulklassen nach dem gegenwärtigen Stand gegeben. An der größten Schule, die derzeit in Linz gebaut wird — der Hochschule — schreiten die Bauarbeiten rasch vorwärts.

Die Studien und Planungen des Linzer Brucknerhauses stehen unmittelbar vor dem Abschluß. Für eine Stadthalle werden vom Entwurfsamt Unterlagen ausgearbeitet. Die Errichtung von Kinder- und Jugendspielplätzen wird weiterhin eifrig betrieben. Für nächstes Jahr sind wieder drei Anlagen vorgesehen. Ein neues Kinderbad wird im Frankstraßenviertel zwischen der Ing.-Stern-Straße und der Hafenumschlagbahn begonnen werden.

Am Wohnbausektor ist das große Umsiedlungsprogramm für die Verkehrssanierung im Auslaufen begriffen. Die zuständigen Stellen befassen sich augenblicklich mit einem interessanten Wohnbauprogramm auf längere Sicht. Mit den bisherigen Mitteln ist allerdings mit der Lösung der Wohnungsnot in Linz kaum zu rechnen. Die Grün- und Erholungsflächen der Stadt werden laufend erweitert, und am Pichlinger See wird auch im nächsten Jahr die umfangreiche Ausgestaltung fortgesetzt. Der zukünftige Badesee in Urfahr (Pleschinger Au) ist planlich fixiert.

Durch Fehlen eines Dringlichkeitskonzeptes wird das Donaubrückenprojekt verschleppt

Haushaltsvoranschlag der Stadt Linz wurde einstimmig angenommen — Wohnungsproblem nicht aus eigener Kraft zu lösen

LINZ (OÖN). Der Linzer Gemeinderat schloß gestern abend seine zwei tägige, unter dem Vorsitz von Bürgermeister Aigner (SPOe) geführte Debatte über das Budget 1965 ab und genehmigte den Voranschlag einstimmig; nur die Fraktion der KPOe gab ihre Zustimmung mit gewissen Einschränkungen. Die Debatten zu den restlichen Haushaltsgruppen umfaßten hauptsächlich das Wohnungsproblem. Fragen des Generalverkehrsplanes, die Forderung nach einer dritten Donaubrücke und den Umbau des Schlachthofes. Die Meinungen prallten dabei des öfteren sehr hart aufeinander, wobei häufig sachliche Argumente in persönliche Polemiken ausarteten und manche Mandatäre in der Wahl der Worte sehr freizügig waren. Mehr der Tradition und Funktion des Hauses angepaßt würde wäre am Platze gewesen. Resümee nach rund sechzehnstündigen Referaten, Wechseldreden und „Vorlesungen“: der Stadt Linz fehlt ein Dringlichkeitskonzept für die einzelnen kommunalen Großvorhaben, so daß die Absicht, künftig langfristige Budgetprogramme zu erstellen, rasch verwirklicht werden sollte. Wohin das Fehlen eines solchen Ordnungsprinzips führt, zeigt, daß das seit mehr als zehn Jahren von Jahr zu Jahr von Spitzenmandatären als vordringlich bezeichnete Projekt einer dritten Donaubrücke immer noch ein Schreibstischladen-Projekt ist, ungeachtet der Tatsache, daß die Landeshauptstadt, wie seit mehr als hundert Jahren, immer noch nur über eine einzige leistungsfähige Straßenbrücke verfügt. Von diesem Versäumnis sind die Stadtväter bei aller Anerkennung ihrer umsichtigen Tätigkeit für das Gemeinwesen nicht freizusprechen.

Es könnte wie ein Eingeständnis der Schuld gewertet werden, daß mit Ausnahme der freizeithilichen Minderheitsfraktion nicht ein einziger Mandatar kritisch zu dem seit vielen Jahren verschleppten Projekt einer dritten Donaubrücke Stellung nahm. Gemeinderat Tautermann (FPOe) warf die Frage auf, ob denn der Römerbergtunnel tatsächlich für die verkehrspolitischen Erfordernisse der Stadt wichtiger war als eine dritte Brücke: er wies darauf hin, daß die Ostumfahrung (die über die künftige Brücke fortgesetzt wird) schon in naher Zukunft als Verbindung mit dem Wohn- und Hochschulviertel in Urfahr eine größere Bedeutung haben werde als die Westumfahrung. Der Sprecher gab zu bedenken, ob nicht der Bau einer dritten Donaubrücke vor manchen anderen großen Vorhaben der Stadt zu rangieren habe. „Die Sicherheit der Bewohner unserer Stadt muß allen ein ernstes Anliegen sein.“

Dritte Brücke ohne Rangnummer

Linz werde es nicht mehr länger aushalten ohne eine dritte Brücke, stellte Gemeinderat Weiß (OeVP) fest und meinte ironisch:

„Vielleicht bekommen wir sie in einigen Jahren oder Jahrzehnten!“ Bürgermeisterstellvertreter Dr. Koch (OeVP) sprach vom „Notstand Eisenbahnbrücke“ und drückte seine Hoffnung aus, daß die in Kürze beginnenden Verhandlungen mit dem Bund (wegen einer Beteiligung an dem Brückenbau) zu einem

GUIDO STURM

Mozartstraße 1

UHREN, JUWELEN

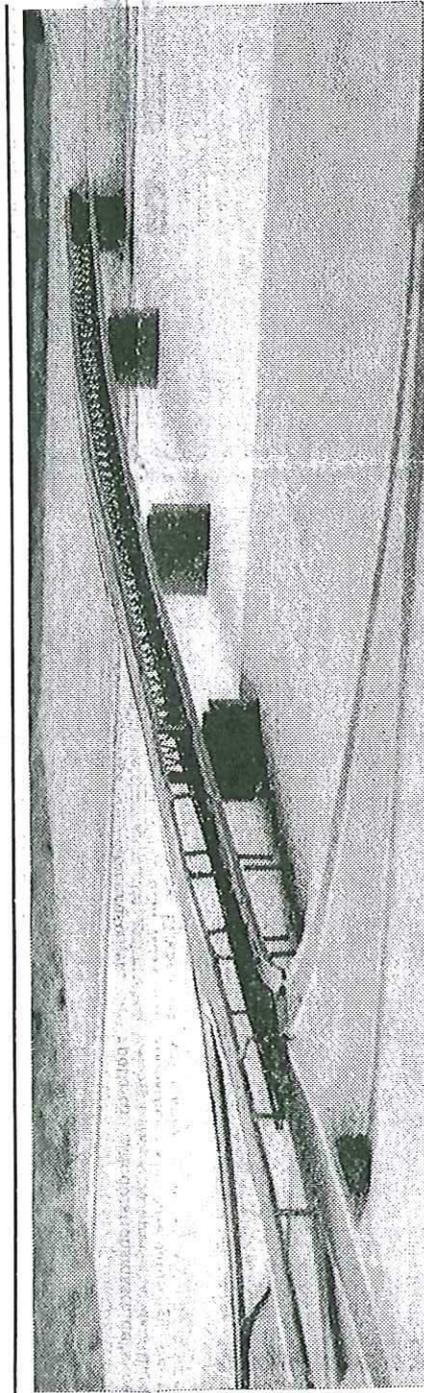
in gediegener Auswahl

brauchbaren Ergebnis führen werden. Es fiel auf, daß besonders sozialistische Mandatäre auf die Brückenfrage nicht weiter eingingen. Was, wenn der Bund nicht mithilft oder erst in ein bis zwei Jahren sich finanziell beteiligt? Brücknerhalle und Stadthalle scheinen in einer angeblichen Rangfolge der dringlichen Projekte ganz vorne auf, die Brücke überhaupt nicht. Wann die Brücknerhalle gebaut wird, steht trotz einer 40-Millionen-Post im Budget 1965 (für den Hellhörigen während der Budgetdebatte) in den Sternen geschrie-

Nachrichten

Mi, 16. Dez. 1964

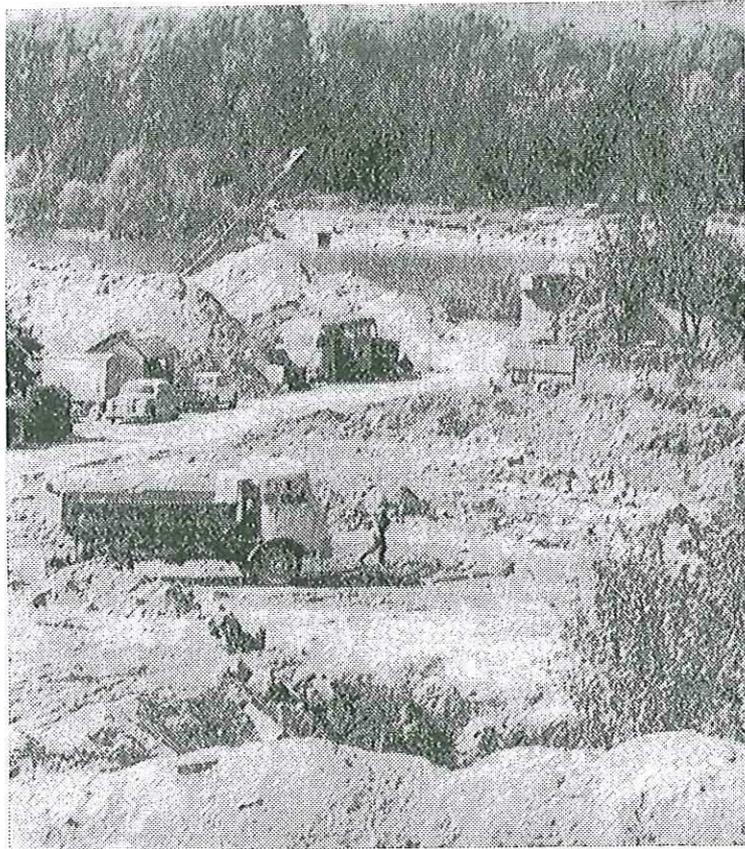
Nachrichten, von Top zu Top, S. 5
SA, 2. Okt. 1965



Zwei Projektvarianten stehen für die dritte Donaubrücke in Linz zur Diskussion, die im Verlauf der Ostumfahrung auf der Höhe des Hauses Nr. 24 vorbei den Strom überspannen und im Bereich der Brunnauerstraße auf Urfahrer Seite angeschlossen wird. Unser Modellbild zeigt die Variante einer zweigeschossigen Flachwerbrücke, die äußerst attraktiv wirkt. Von Linz aus würde der Verkehr einbahnig oben und in der Gegenrichtung als Einbahn darunter geführt werden. Eine solche Lösung hätte außerdem den eminenten Vorteil einer größeren Wirtschaftlichkeit; sie käme auf 70 Millionen Schilling gegenüber einem Übergang ähnlich der Nibelungenbrücke mit 90 Millionen Schilling zu stehen.

Photo: Römer

ö. Nachrichten, 7. u. 8. Tag, S. 5
FR, 16. Sept. 1966



Meterhohe Erd- und Schotterberge türmen sich im ehemaligen Schrebergartengelände zwischen dem rechten Donauufer und der Hafestraße unterhalb der Eisenbahnbrücke in Linz. In diesem rund hundert Meter langen und 20 Meter breiten Abschnitt wird die Rampe für die Auffahrt zur dritten Donaubrücke sieben Meter hoch geschüttet. Etwa 40.000 Kubikmeter Schüttmaterial werden hierfür erforderlich sein, das zum größten Teil von Linzer Firmen geliefert wird, die froh darüber sind, Erde und Schotter von Aushüben und Abgrabungen in kurzer Anfahrt im Stadtgebiet ablagern zu können.

Photo: Aigner

Stadtbaudirektor Sarlay: Bauskandal wirft die Planungen für die Linzer Donaubrücke zurück

LINZ. Mitglieder der Gesellschaft der Freunde der Stadt Linz hatten Samstag nachmittag Gelegenheit von Baudirektor Obersenatsrat Dipl.-Ing. Sarlay an Hand des nach jahrelanger Arbeit im Stadtbauamt fertiggestellten Großmodells der Stadt Linz über die Arbeit des Planungsamtes Interessantes zu erfahren. Einleitend wies der Baudirektor darauf hin, daß sich die größte Bevölkerungskonzentration mit der dichtesten Besiedlung in der Wimbölzelstraße befindet und daß jeder vierte Linzer ein Kraftfahrzeug besitze.

Dann stand das Thema Verkehrsplanung im Mittelpunkt der Ausführungen Dipl.-Ing. Sarlays und die Teilnehmer des Vortrages — an dem auch Altbürgermeister Dr. Koref und Obermagistratsrat Doktor Turzky reges Interesse zeigten — hatten Gelegenheit, spezielle Fragen zu stellen. Rückgrat des Fernverkehrs im Linzer Bereich wird die in Planung befindliche Autobahn quer durch die Stadt bis zur Prager Bundesstraße sein.

Ein weiteres Großprojekt, das freilich noch in weiter Ferne zu liegen scheint, erwägt die unterirdische Verlegung der Straßenbahn durch die Landstraße bis zum Hauptplatz. Früher in Angriff genommen werden wird sicherlich eine getrennte Fahrbahn für die Straßenbahn bis zur Blumau ähnlich wie im Gebiet Kleinmünchen. Die Tramwayschienen werden also gewissermaßen „zur Seite gerückt“ werden. Schneller wird auch das Vorhaben verwirklicht werden, den gesamten Kraftfahrzeugverkehr aus der Landstraße und aus einigen Nebenstraßen abzuleiten. Der Redner streifte dann die leidige Angelegenheit Römerbergtunnel und gab sich dabei optimistisch, indem er ankündigte, daß der Streit seinem Ende zugeht.

Über das Linzer Brückenproblem erfuhr man vorerst, daß die 28,80 Meter breite Nibelungenbrücke mit einer maximalen Tageskapazität von 30.000 Fahrzeugen sehr leistungsfähig sei, was man von den Zubringerstraßen, vor allem jener auf der Urfahrer Seite, nicht behaupten könne. Die projektierte Autobahnbrücke über die Donau wird mit 60.000 Fahrzeugen pro Tag über die doppelte Kapazität verfügen. Der Bauskandal werfe die Planung für die Donaubrücke allerdings zurück, erfuhr man dann.

Nach dem Hinweis auf das in Fertigstellung begriffene neue Stadtmuseum in der Dametzstraße kam der Baudirektor auf die Wassersorgen der Stadt zu sprechen, die durch die ständige Steigerung des Wasserbedarfes entstehen, wobei sicherlich auch eine Rolle spielt, daß Linz über wesentlich mehr Wohnungen mit Badezimmer verfügt als andere Städte der gleichen Größenordnung. „Das Trinkwas-

ser ist der einzige noch verbliebene Naturschatz in unserer Stadt“, sagte dazu Diplomingenieur Sarlay und erwähnte in diesem Zusammenhang, daß es z. B. im Stadtgebiet keinen Schotter mehr gäbe.

OFENHEIZUNG UNWIRTSCHAFTLICH

Ein weiteres Thema war die Reinhaltung der Luft. Weil Hausbrandöfen mit einer maximalen Nutzung des Brennstoffes von nur 20 Prozent unwirtschaftlich seien, wäre es an der Zeit, zu versuchen, jedes Haus in Linz an eine zentrale Heizanlage anzuschließen, so wie man seinerzeit die Häuser an das Wasserleitungsnetz angeschlossen hat. Wie bekannt, plant die ESG den Bau eines Fernheizverkes, jedoch ist die Frage der Finanzierung noch ungeklärt.

LINZER HAFEN NICHT AUSGELASTET

Auch die Lärmbekämpfung ist eine schwierige Frage sagte der Redner. Es steht

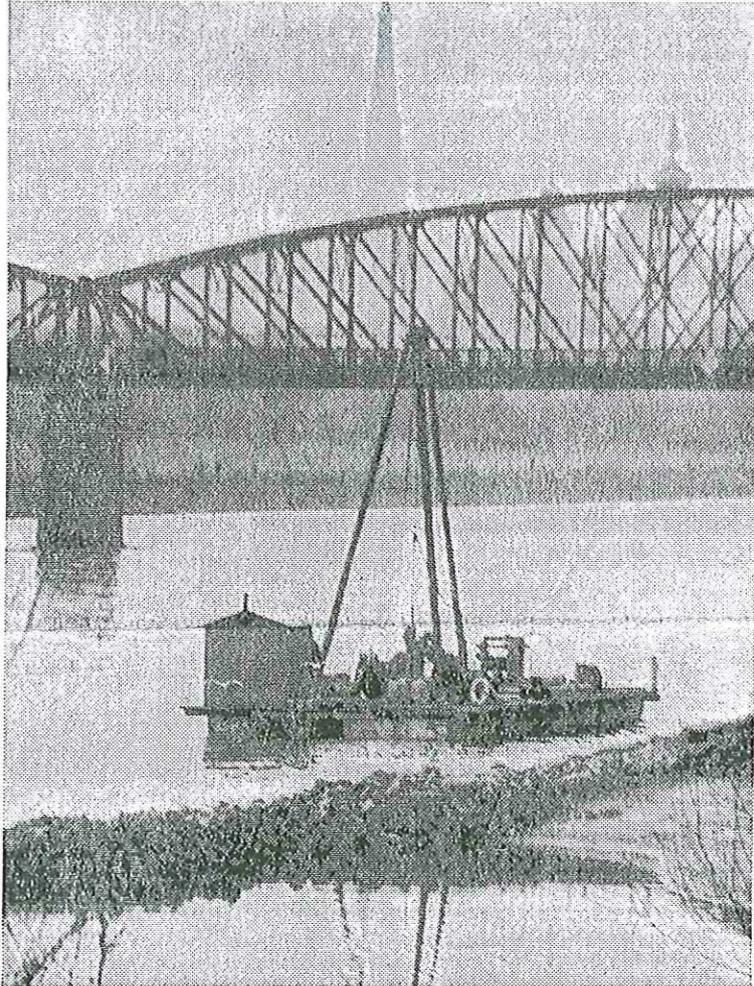
zwar fest, daß der Lärm beim Befahren von gepflasterten Straßen sechsmal so stark ist wie auf Asphaltstraßen, doch gehöre das Pflaster zum mittelalterlichen Bild der Altstadt. Man erfuhr dann noch, daß der Linzer Hafen einen siebenmal so großen Umschlag zuläuft wie derzeit, was im Hinblick auf den Rhein-Main-Donaukanal bedeutsam ist.

EFERDINGER BAHNHOF WIRD VERLEGT

Die Verlegung des Eferdinger Bahnhofes steht vor der Verwirklichung, die Einbindung in den Hauptbahnhof würde 4 Millionen Schilling kosten. Nicht weniger dringlich sind bauliche Veränderungen bei der Mühlkreisbahn. Abschließend wurde noch erwähnt, daß die Aufträge für den Bau des Konzerthauses beim Parkbad bereits vergeben werden könnten, wenn der Bund in finanzieller Hinsicht nicht so zugeknöpft wäre ...

FRIPO

Nachrichten, von Tag zu Tag, S. 6
SA, 4. Feb. 1967



Seit kurzem werden vom Hafenbauamt des Linzer Magistrates im Flußbett der Donau unterhalb der Eisenbahnbrücke Grunduntersuchungen durchgeführt, die als Vorarbeiten für den Bau der dritten Linzer Donaubrücke dienen. In einem etwa einen Kilometer langen Bereich wird die Beschaffenheit des Flußbettes bis zu einer Tiefe von 25 Metern sondiert. Die Arbeiten von einem Stromfahrzeug aus sind für etwa acht Wochen vorgesehen.

Photo: Aigner

OBERÖSTERREICHISCHE Nachrichten

VEREINIGT MIT DER »TAGES-POST« GEGRÜNDET 1865

EINZELPREIS S. 1,80 • Erscheinungsort Linz • Verlagspostamt 4020 Linz • P. b. B.

Nr. 43*

Dienstag, 21. Februar 1967

103. Jahrgang

Endrunde um Linzer Brücke

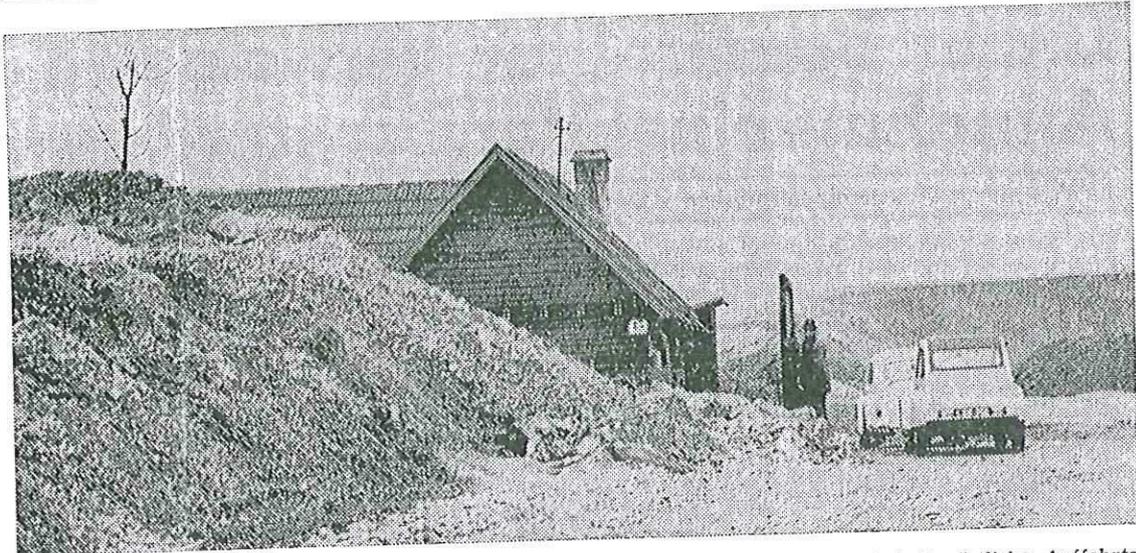
LINZ (ÖÖN). Eine Enquete in der Form eines, wie er sich ausdrückte, „Linzertages“, will Bautenminister Dr. Kotzina noch vor Ostern in Linz abhalten, bei der mit den zuständigen Stellen des Landes und der Stadtgemeinde Linz abklärende Gespräche über vordringlich zu lösende Probleme, vor allem der Landeshauptstadt, geführt werden sollen. Im Vordergrund werde dabei, wie der Minister gestern im Anschluß an einen Besuch der Vöest erklärte, das Projekt einer weiteren Donaubrücke in Linz stehen. In der amtlichen Ter-

minologie heißt dieses Vorhaben jetzt „2. Donaustraßenbrücke Linz“, die in der Fortsetzung der Ostumfahrung als für die Landeshauptstadt derzeit wichtigstes Verkehrsbauwerk anzusehen ist. Es geht dabei um die generelle Frage der Uebernahme von Linzer Umfahrungsstraßen in die Obhut des Bundes, der damit auch für deren Finanzierung (einschließlich Donaubrücke) aufzukommen bzw. bedeutende Beiträge hierfür zu leisten hätte. Die Stadtgemeinde hat bereits mehrere Varianten für eine bauliche Lösung

ausgearbeitet, unter anderem auch die einer Stahlträgerkonstruktion, die von der Vöest — mit außerordentlichem Interesse an einem Auftrag — besonders empfohlen wird. Der Stahlbau des Linzer Großunternehmens verweist auf große Erfolge und Erfahrungen mit dieser Bauweise. Nach den Äußerungen von Bautenminister Dr. Kotzina ist damit zu rechnen, daß ein Termin für den Beginn des Linzer Brückenbaues schon in absehbarer Zeit wird fixiert werden können. Baureife Projekte liegen seit einiger Zeit vor.

Nachrichten, S. 6
11. 1. 1967

VON TAG ZU TAG



Zwischen riesigen Erdhaufen eingepfercht liegt das Haus Hafenstrasse Nr. 13; hier wird die östliche Auffahrtsrampe in Richtung Donaubrücke (rechts im Bild) angelegt. Weiter westlich verläuft künftig die Landbrücke, die auf dem Damm der Ostumfahrung aufgesetzt wird. Photo: Aigner

Fabriksareale werden überbrückt Ablöse käme teurer als Bauwerk

Mondlandschaft im Bereich der geplanten Linzer Donaubrücke — Gewaltige Materialaufschüffungen

LINZ (ÖÖN-ga). Noch hängt das Schicksal der zweiten Linzer Donaustraßenbrücke zwar von verbindlichen ministeriellen Zusagen ab, — die in Kürze erwartet werden —, doch nichtsdestoweniger gehen die umfangreichen Erdbewegungen im Bereich des künftigen Linzer Brückenkopfes an der Hafenstrasse weiter. Zehntausende Kubikmeter Material wurden für die Dämme der Ostumfahrung sowie der beidseitigen Auffahrtsrampen aufgeschüttet und das Gelände weit und breit in eine Mondlandschaft verwandelt. Die Ostumfahrung wird vor der Einmündung in die Donaubrücke über eine Landbrücke geführt werden, die Fabriksareale und die Hafenstrasse überspannt.

Die Trasse der Ostumfahrung, die unter der Derfflingerstraßenbrücke verläuft, wird von dort weg auf stark ansteigende Dämme gelegt, damit die Schnellstraße sowohl zwei Straßen als auch die Linie der Hafentbahn kreuzungsfrei passieren kann. Im weiteren Projektierungsbereich der Umfahrung sind mehrere Objekte, vor allem Areal und Anlagen der Schuhfabrik Roth, situiert, so daß bei den zuständigen Stellen zu erwägen war, entweder eine Ablöse der zu beanspruchenden Flächen oder deren Ueberbrückung ins Auge zu fassen.

Fünfzig Meter lang

Es gilt als so gut wie entschieden, daß unmittelbar vor der Schuhfabrik eine Brücke gebaut wird, die sich etwa fünfzig Meter über das Betriebsgelände und sonstige Objekte hinweg, über die Hafenstrasse (auf der Höhe des Hauses Nr. 24) bis zum Straßendamm im Bereich des Donaubrückenkopfes erstrecken wird. Eine Ablöse der diversen Grundflächen und Objekte käme wesentlich teurer als das Brückenbauwerk; es handle sich daher um die billigste, aber auch um die technisch günstigste Lösung, wird dazu von kompetenter Seite festgestellt. Die Landbrücke werde auf schlanke Stahlbetonpfeiler gesetzt und keineswegs störend wirken.

Noch nicht abgelöst

Verschiedene Objekte, die dem Ausbau im Bereich der Hafenstrasse

im Wege stehen, sind noch nicht eingelöst: so das Haus Hafenstrasse Nr. 24 und Nr. 13; bei diesem kleinen Gebäude in einer ehemaligen Schrebergartensiedlung wachsen die aufgeschütteten Erdberge beinahe über dessen Dach zu; es ist inmitten der östlichen Auffahrtsrampe zur Donaubrücke gelegen. Die Bewohner haben nur das Wohnrecht, damit aber den Anspruch auf eine Ersatzwohnung. Bisherige Angebote des Magistrates seien, wie von dieser Seite den „ÖÖN“ mitgeteilt wurde, an dem hohen Mietzins von 2000 Schilling monatlich für relativ kleine Wohnraumflächen gescheitert.

OBERÖSTERREICHISCHE Nachrichten

VEREINIGT MIT DER »TAGES-POST« GEGRÜNDET 1865

EINZELPREIS S 1.80 • Erscheinungsort Linz • Verlagspostamt 4020 Linz • P. b. b.

Nr. 55**

Dienstag, 7. März 1967

103. Jahrgang

Minister-Ja zu Linzer Brücke

LINZ (ÖÖN). Ein großes Paket von Linzer Straßenbauproblemen hielten gestern vormittag im Sitzungssaal der Landesbaudirektion Bürgermeister Edmund Aigner und mehrere leitende Funktionäre der Stadtverwaltung für Bautenminister Doktor Kotzina bereit. Aus der vom Minister seinerzeit angekündigten Endrunde der Gespräche über eine Abklärung strittiger Fragen wurde jedoch, wie seinen Ausführungen bei einer Blitz-Presskonferenz am Nachmittag zu entnehmen war, bestenfalls eine Zwischenrunde. Die Ergebnisse der Aussprache, an der auch Landeshauptmannstellvertreter Dr. Wenzl teilnahm, berechtigten zwar zu einigem Optimismus, doch verriet manches Ungesagte eine noch unbewältigte und wie es schien, nicht unerhebliche Problematik.

Dr. Kotzina sicherte den Linzern Stadtvätern zu, daß der Bund — entsprechende gesetzliche Regelungen würden noch getroffen — die Fortführung der Linzer Ostumfahrung über die zweite Donaustraßenbrücke bis in den Raum Urfahr-Dornach als eine Art Entlastungsstraße für die Passauer Bundesstraße übernehmen wird. Dafür würde die Passauer Bundesstraße im näheren Stadtbereich — das ist die Wiener Reichsstraße bzw. Landstraße von der Neuen Welt bis zur Donaulände — in die Obhut der Stadtgemeinde Linz übergehen. Als Bauherr für die zweite Donaustraßenbrücke, die 150 Millionen-Schilling erfordert (einschließlich der Auffahrtsrampen, die auf 70 Millionen zu stehen kommen), solle der Bund auftreten, der gegebenenfalls ein von der Stadtge-

meinde Linz ausgearbeitetes Projekt (Dr. Kotzina: „Wenn es entspricht“) ausführen ließe. Die Frage des ÖÖN-Redakteurs, ob das Brückenvorhaben noch heuer baulich in Angriff genommen werden könnte, verneinte der Minister und wick der weiteren Frage, inwieweit damit im Frühjahr 1968 zu rechnen sei, aus. Eine Einigung konnte über das große Kreuzungsbauwerk an Salzburger Reichsstraße - Autobahnzubringer erzielt werden; das Projekt sieht im Auf- und Abfahrtsbereich eine Brückenkombination vor, die 60 Millionen Schilling kostet. Es wurde die vom Stadtbauamt erstellte verkehrstechnisch günstigste — Doktor Kotzina: „Aber auch teuerste“ — von insgesamt vier Varianten ausgewählt und darüber „eine Vorentscheidung“ gefällt. (Siehe auch S. 5)

o
o

Nachrichten, S. 5

Di, 7. März 1967

VON TAG ZU TAG

Minister-Ja zur Linzer Brücke

Vertragswerk noch vor den Ferien Kotzina: Zielführende Ergebnisse

(Fortsetzung von Seite 1)

Für dieses Kreuzungsbauwerk zahlt der Bund 45 Millionen, die Stadt Linz 15 Millionen Schilling. Ein Termin für die Bauausführung wurde nicht genannt.

Verpflichtungen regeln

Im einzelnen stellte der Minister vor der Presse fest, daß eine Lösung auf lange Sicht angestrebt werde, die eine rasche und moderne Straßenverbindung zwischen der Auto-

Jetzt besonders schöne Auswahl an
**ECHTEN KAMELHAAR-
MANTELSTOFFEN**
durch EFTA-Zöllibegünstigung be-
sonders preiswert.

STOFF-KASTNER

bahn und der Prager bzw. Maut-
hausener Bundesstraße ermöglichte.
„Wir werden in der nächsten Zeit
die Entwürfe für ein Vertragswerk
ausarbeiten. Die Bestimmungen
dieses Vertrages werden die auf den
Bund und auf die Stadtgemeinde
Linz entfallenden Verpflichtungen
genau festlegen und auch klarstellen,
in welchem Zeitraum die Vorhaben
verwirklicht werden sollen“. Nach
den Worten Dr. Kotzinas hestehe auf
beiden Seiten die Bereitschaft, die
entsprechenden Mittel bereitzustellen.
Schon in absehbarer Zeit —
„noch vor den Ferien“ werden, wie
der Minister betonte, die Einzelheiten
des Vertrages so weit vorbereitet
sein, daß das Vertragswerk unter-
fertigt werden kann.

„Ortsumfahrung Linz“

Der Bund werde aller Voraussicht
nach die künftigen Bauwerke im
Verlauf der Ortsumfahrung finanzieren,
wobei der Minister es als selbst-
verständlich voraussetzte, daß die
Stadtgemeinde die bereits begonne-
nen Arbeiten an dieser Schnellver-
bindung fortsetzt und nicht abwar-

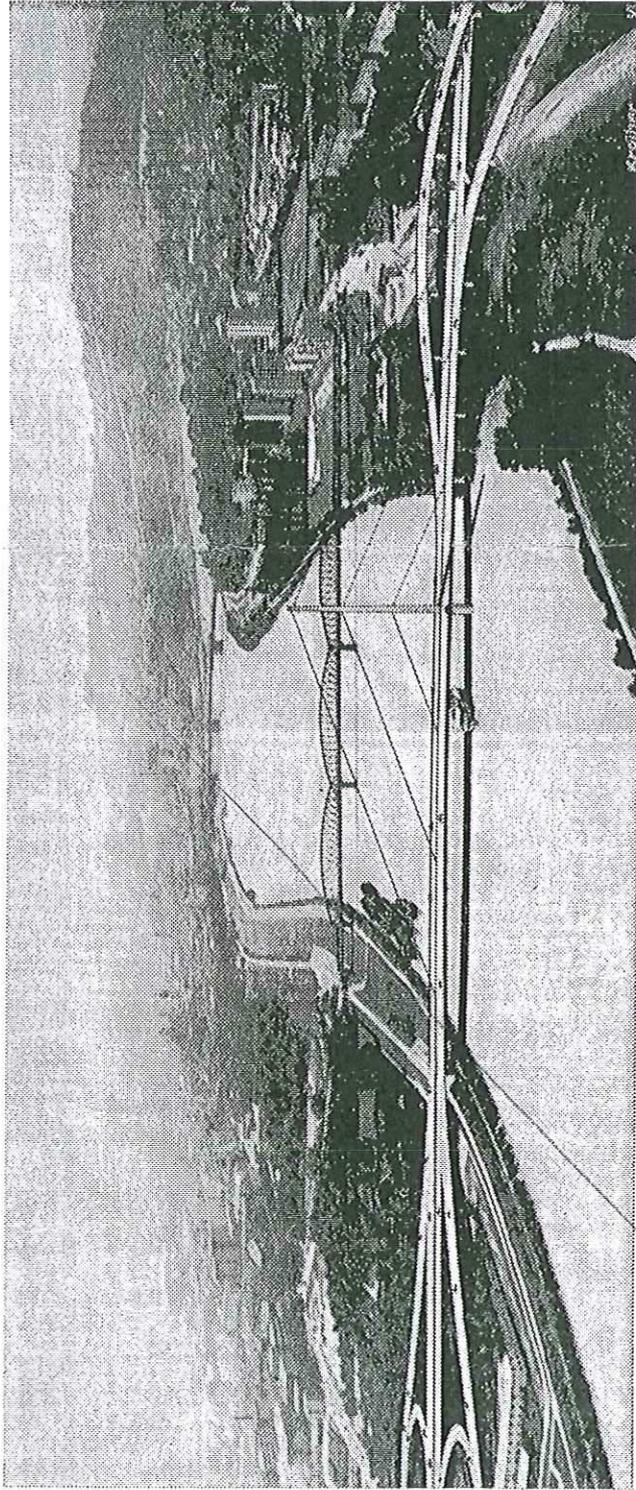


„Bitte, darf ich jetzt nach Wien fahren“, dampfte Minister Dr. Kotzina die Neugier der um ihn versammelten Journalisten nach knapp 15 Minuten Interview-Dauer. Der Aufbruch des Ministers erfolgte etwas abrupt, was nicht unbedingt damit zusammenhängen muß, daß er sich scheute, weitere Einzelheiten der „Linzer Gespräche“ aus der Schule zu plaudern. (Aigner)

tet, bis die Uebernahme durch den
Bund erfolgt. Befragt, ob er der
Ansicht sei, daß die Stadtgemeinde mit
den Vereinbarungen der „Linzer Ge-
spräche“ zufrieden sei, sagte der
Minister wörtlich: „Ich habe den
Eindruck, daß die Ergebnisse eine
gute Verhandlungsbasis bilden und
für beide Teile zielführend sein kön-
nen.“

Die weiteren Besprechungen wer-
den demnach auf Beamtenebene ge-
führt werden, das läßt freilich, da
viele noch nicht konkretisiert er-
scheint, auf einige harte Sträube
schließen. Das geplante Überein-
kommen hinsichtlich der Ortsumfah-
rung wird nicht, wie anzunehmen
war, in der Bundesstraßen-Gesetz-
novelle verankert werden, sondern
unter dem Titel „Ortsumfahrung
Linz“ realisiert werden. Es erheben
sich in diesem Zusammenhang zwei
Fragen: wird der Bund die Ort-
umfahrung im vollen Umfang, also
Autobahnbreite (15 Meter), finanzieren,
oder nur für Bundesstraßen-
breite (7,50 Meter)? Nach dem Bun-
desstraßengesetz könnte der Bund
ausschließlich für einen Ausbau auf
7,50 Meter Breite die Kosten bestrei-
ten, so daß die Aufwendungen für
die andere Hälfte früher oder später
von der Stadt Linz getragen werden
müßten.

Nachrichten, Vortag an Tag, S. 5
Di, 8. August 1967



Eine von mehreren Varianten des Projektes einer zweiten Donaustraßenbrücke in Linz ist auf dieser Photomontage festgehalten. Es handelt sich um einen Entwurf, den der VOEST-Brückenbau (Dipl.-Ing. Th. Müller) auf Einladung des Straßenbauamtes der Stadt Linz ausgearbeitet hat. Dazu wird betont, daß dieses Projekt nach modernsten und wirtschaftlichsten Gesichtspunkten erstellt wurde. Die Konstruktion wird, wie auf dem Bilde zu ersehen ist, von nur einem Pfeiler getragen, eine Lösung, die nach Ansicht von Fachleuten des Stadtbauamtes ideal, allerdings auch kostspieliger als eine solche mit zwei Pfeilern, wäre. Die VOEST, an einem Linzer Kleeblatt mit Auf- und Abfahrt und rechts die Urfahrer Anschlüsse. Auftrag zur Errichtung der zweiten Donaustraßenbrücke in Linz brennend interessiert, hat schon mehrere Varianten eines Projektes erstellt. Die technische Seite des Vorhabens würde, wie im Stadtbauamt betont wird, längst keine besonderen Schwierigkeiten mehr bereiten — es sei allein die Frage der Finanzierung, die noch ungeklärt ist, zumal vom Bund bisher keinerlei Zusage über eine Zuteilung von Mitteln im laufenden Budgetjahr gemacht wurde. Die dem Freiheitlichen VOEST-Betriebskurier entnommene Photomontage zeigt im Vordergrund die neue Brücke, links das

Nachrichten, Vortrag am Tag, S. 7
 Mi, 18. Okt. 1967

Ministerium: der Bau der Linzer Donaubrücke schon 1968 möglich

Dr. Kotzina hat der Stadtgemeinde ein Vertragswerk übersandt

WIEN (ÖÖN). Das Bauministerium hält es, wie in einer Aussen-
 dung mitgeteilt wird, für möglich,
 daß mit dem Bau der zweiten Donaubrücke
 in Linz unter Umständen im kommenden Jahr be-
 gonnen werden könnte. Zwischen
 dem Bauministerium und der
 Stadtgemeinde Linz jüngst geführ-
 te Verhandlungen über die Schaf-
 fung eines hochleistungsfähigen,
 auch für innerstädtischen Verkehr
 von Linz bedeutsamen Straßennet-
 zes hätten gute Fortschritte ge-
 bracht.

Bauminister Dr. Kotzina habe
 der Stadtgemeinde Linz darüber ein
 Vertragswerk übersandt und um
 ehestmögliche Unterzeichnung er-
 sucht, weil davon der Zeitpunkt
 eines möglichen Baubeginnes an die-
 sen Vorhaben abhängig sei. Die
 Stadtgemeinde Linz hätte nach Ver-
 tragsabschluß zunächst mit den not-
 wendigen Grundeinlösungen zu be-
 ginnen. Das Bauministerium
 plant in diesem Zusammenhang, wie
 schon berichtet, die Aenderung der
 Linienführung von fünf Bundes-
 straßendurchfahrten, und zwar der
 Passauer, der Kremsst.- und der
 Krumauer Bundesstraße. Während
 die alten Strecken von der Gemeinde
 Linz übernommen werden, kann der
 Bund sodann die bereits eingeleite-
 ten Baumaßnahmen, vor allem an
 der Linzer Osttangente, fortsetzen,
 in deren Verlauf auch die zweite
 Linzer Donaustraßenbrücke zu bauen
 ist.

Die Gesamtkosten des Projektes
 werden auf rund 600 Millionen
 Schilling geschätzt. In die bereits
 ausgeführten Bauwerke hat die
 Stadt bisher 165 Millionen Schilling
 investiert.



Nachrichten, S. 7

Samstag, 21. Oktober 1967

VON TAG ZU TAG

Linz vor einem großen Baujahr: Wunschpläne werden Wirklichkeit

Brucknerhalle und zweite Donau-Straßenbrücke — Ausbau der Hochschule — Stadthalle wird aktuell

LINZ (ÖÖN-ga). Nicht nur Wahlen werfen ihre Schatten voraus, auch bedeutsame bauliche Ereignisse tun dies; auf die Stadt Linz und das Jahr 1968 bezogen, sogar in einem Ausmaß, das die Bevölkerung und besonders die Wirtschaft mit neuem Optimismus erfüllt. Die Landeshauptstadt steht vor einem großen Baujahr, in dem Wunschpläne Wirklichkeit werden, die seit Jahren im kommunalen Konzept die Dringlichkeitsstufe 1 haben: die Brucknerhalle und die zweite Donaustraßenbrücke.

Der Bund hat sein Versprechen eingelöst, der dynamisch wachsenden drittgrößten Stadt Oesterreichs unter die Arme zu greifen, damit sie ihre wichtigsten Probleme leichter bewältigen kann.

Starker Impuls für Wirtschaft

Mit den 35 Millionen, die der Bund für die Brucknerhalle verbindlich zugesagt hat, und einem hohen Beitrag des Landes, kann die Stadtgemeinde diese lang ersehnte kulturelle Veranstaltungsstätte im Frühjahr 1968 in Angriff nehmen; die Finanzierung des Bauwerkes, mit rund 150 Millionen Schilling veranschlagt, ist gesichert. So gut wie feststeht auch, daß dank der Unterstützung des Bundes die Errichtung der zweiten Donaustraßenbrücke in Fortsetzung der Ostumfahrung begonnen werden kann. Dieses Projekt stellt sich auf etwa 120 Millionen Schilling, so daß 1968 und in den folgenden Jahren allein durch diese beiden Vorhaben an die 300 Millionen in der Landeshauptstadt verbaut werden. Dazu kom-

men die bedeutenden Aufwendungen, die auch 1968 wieder für den Ausbau der Linzer Hochschule — technisch-naturwissenschaftliche Fakultät — geleistet werden. Die Linzer Wirtschaft im besonderen, aber auch die außerhalb der Landeshauptstadt werden also eine kräftige Belebung der Konjunktur als gesichert annehmen können.

Andeutung Dr. Gleißners

Da das Finanzministerium die Aufnahme einer Anleihe von 150 Millionen Schilling in zwei Jahrestanchen durch die Stadt Linz und das Land Oberösterreich in Aussicht gestellt hat, die für kulturelle Vorhaben verwendet werden, erhalten die beiden Gebietskörperschaften finanziellen Spielraum, sich weiteren Großprojekten zuzuwenden. Im Vordergrund steht dabei die Stadthalle, für deren baldige Realisierung die ÖÖN eintreten. Es ist zu erwarten, daß dieses Projekt 1968

so weit vorbereitet wird, daß auch hier allmählich ein Baubeginn fixiert werden kann. Landeshauptmann Dr. Gleißner, der den Anliegen der Stadt Linz sehr aufgeschlossen gegenübersteht, deutete in seiner Radiorede gestern abend an, das Land Oberösterreich werde auch in der Frage der Stadthalle aktiv werden. Es sollte nach den Ausführungen des Landeshauptmannes eine Möglichkeit der Finanzierung gefunden werden, die die beiden Gebietskörperschaften nicht belastet; dabei ist offensichtlich an ein Engagement der Wirtschaft gedacht, aus deren Kreisen schon verschiedentlich ein Interesse an einer Mitfinanzierung bekundet wurde. Die Linzer Stadtverwaltung darf des Landes echte Partnerschaft, die sich beim Hochschulbau so glänzend bewährt, als Ausdruck aufrichtiger Verbundenheit und der Mitverantwortung für die Entwicklung der Landeshauptstadt werten.

Nachrichten, Von Top zu Top, S. 5

Di, 12. Dez. 1967

Linzer Straßen unterm Bundeshut Neue Donaubrücke in drei Jahren

Stadtplenum sanktionierte Uebereinkommen — Ministerium finanziert Verkehrsbauten für 310 Millionen

LINZ (ÖÖN-ga). Wenn auch die Neuordnung des Bundesstraßennetzes der Landeshauptstadt auf der Basis einer von Baulenminister Dr. Kotzina genehmigten Verordnung nicht alle Wünsche der Stadt Linz erfüllt, so darf das darin fixierte Uebereinkommen zwischen Ministerium und der Stadt Linz als ein Erfolg für Linz angesehen werden. Die Verordnung, der gestern auch der Linzer Gemeinderat (Vorsitz Bürgermeister Aigner) seinen Sanktus gab, sieht die Uebernahme beträchtlicher Bundesstraßenstrecken im Stadtgebiet durch den Bund vor. Das bedeutet vor allem, daß der Weiterbau der Ostumfahrung und die Errichtung der zweiten Donaustraßenbrücke aus Mitteln des Bundes erfolgen wird.

Wie aus den Ausführungen von Bürgermeister-Stellvertreter Reichstetter (VP) zu entnehmen war, wurde die Teilung der Kosten, die sich aus den der Stadtgemeinde und dem Bund aufgetragenen Verpflichtungen ergeben, ungefähr im Ver-

hältnis von 42 : 58 Prozent errechnet, und zwar nach dem Anteil der von auswärts (58 Prozent) und aus Linz (42 Prozent) stammenden Motorisierten am Linzer Straßenverkehr.

Wesentliche Änderungen

In den Aufgabenbereich des Bundes, als Bauherr und Erhalter, fallen nach der neuen Verordnung Strecken der Passauer, Prager, Kremstal, Leonfeldner und Krumauer Bundesstraße, wobei teilweise Neutrassierungen vorgesehen sind. Eine der wesentlichsten Änderungen: die Nord-Süd-Achse zwischen Neue Welt und Nibelungenbrücke, bisher Bestandteil der Passauer Bundesstraße, wird als Bundesstraße aufgelassen. Die „neue Passauer“ beginnt jetzt am Kreuzungspunkt des Autobahn-Zubringers mit der Salzburger Reichsstraße; sie führt über die Hanuschstraße die Ostumfahrung (Ostbrücke) entlang zur Hafensstraße — Untere Donaulände — Nibelungenbrücke bis zum Ende des Stadtgebietes. Die Prager Bundesstraße nimmt nicht mehr bei der Nibelungenbrücke ihren Ausgang, sondern bei der Hafensstraße — Aufahrt zur zweiten Donaustraßenbrücke —, und verläuft von dort über die Brücke nach Heilham und weiter auf neuer Trasse nördlich des Hochwasserschutzdammes in den Bereich von Katzbach, wo sie in die bestehende Linienführung der Prager Bundesstraße einmündet.

Gewaltige Vorleistung der Stadt

In der Vereinbarung verpflichtet sich der Bund zum Vollausbau der Passauer Bundesstraße von der Höhe

der Stickstoffwerke bis zur Einmündung der Ostumfahrung, ferner zur Errichtung der zweiten Donaustraßenbrücke, zum Ausbau der Leonfeldner- und Freistädterstraße und zum Bau eines neuen Teilstückes der Freistädterstraße. Die Kosten für diese Vorhaben sind mit 310 Millionen Schilling veranschlagt, wovon der Hauptteil auf Konto der neuen Brücke gehen wird. Die Stadtgemeinde Linz hingegen hat die Passauer Bundesstraße von der Anschlußstelle Salzburger Reichsstraße bis zur Einfahrt der Stickstoffwerke auszubauen; die Krone dieses Teilstückes ist mit 30 Meter auf Autobahnbreite vorgesehen. Dieses Projekt kostet 57,4 Millionen Schilling. Ferner stellt die Stadtgemeinde eine Verbindung von der neuen Passauer Bundesstraße zur Westbrücke her (11,4 Millionen Schilling), wozu noch 6,8 Millionen Schilling für Arbeiten am Brückenkopf der zweiten Donaustraßenbrücke kommen. Für Grundentlösungen muß die Stadt im Bereich Freistädterstraße-Leonfeldnerstraße 35 Millionen Schilling leisten — also insgesamt 110,6 Millionen Schilling. Einschließlich der bisher errichteten baulichen Anlagen der Ostumfahrung (165 Millionen Schilling) wird die Stadtgemeinde 275,6 Millionen Schilling in künftiges Bundesgut einbringen.

Der Bund bindet sich nicht

Das Vertragswerk hat leider einige Pferdefüße: so ist die Stadtgemeinde verpflichtet, die genannten Vorhaben in einem Achtjahresprogramm, bei jährlichen Aufwendungen von durch-

(Fortsetzung auf Seite 6)

Notizen, S. 6
Di, 12. Dez. 1967

VON TAG ZU TAG

Linzer Straßen unterm Bundeshut Neue Donaubrücke in drei Jahren

(Fortsetzung von Seite 5)
schnittlich 9,45 Millionen Schilling, abzuwickeln, der Bund aber ist an keine Auflage gebunden, innerhalb welchen Zeitraumes er die veranschlagten Mittel flüssigzumachen und die festgelegten Projekte auszuführen hat. Zum anderen war der Bund nicht dazu zu bewegen, die Passauer-Bundesstraße, den künftig stärksten Verkehrsträger im Stadtgebiet, breiter als 7,50 Meter auszubauen. Was die zweite Donaubrücke betrifft, rechnet man beim Stadtbauamt, daß in drei Jahren vorerst eine Richtungsfahrbahn fertiggestellt sein könnte.

„Mehr oder weniger...“

Bürgermeisterstellvertreter Reichstetter bezeichnete das Ergebnis des Übereinkommens mit dem Bund als „mehr oder weniger zufriedenstellend“, wobei er das „weniger“ darauf bezog, daß in dem Vertrag ein besonderes Linzer Anliegen, die Einplanung der Autobahn nach Prag, nicht berücksichtigt werden konnte. Dazu wäre ein eigenes Bundesgesetz erforderlich. Im gesamten gesehen, entspricht die neue Lösung den Intentionen des vor elf Jahren beschlossenen Generalverkehrsplanes, der leistungsstarke Verkehrsträger in der Nähe der Innenstadt festgelegt hat; eine Funktion, die der West- und Ostumfahrung zukommt.

Durch das Stadtgebiet führen derzeit 39,7 Kilometer Bundesstraßen, wovon 23,1 Kilometer von der Stadt Linz erhalten werden; 8,5 Kilometer sind Landes- und 4 Kilometer Bezirksstraßen, davon sind wieder 5,9

besser organisieren
KARDEX
Kartel- und Planungsgeräte
Remington Rand
Linz, Telefon 0 72 22 / 28 2 54

Kilometer bzw. 2,4 Kilometer der Stadt zur Erhaltung übertragen, die darüber hinaus 410 Kilometer Gemeindestraßen zu betreuen hat.

FP gegen Schuldenmachen

Gegen die Stimmen der FP-Fraktion beschloß der Gemeinderat die Aufnahme eines Darlehens von 25 Millionen Schilling bei der Bundesländer-Versicherungs-AG, um, wie Bürgermeister-Stellvertreter Grill (SP) betonte, wichtige Vorhaben des außerordentlichen Haushaltes 1968 finanzieren zu können. Die Fremdmittel werden in zwei Jahresraten zugezahlt; die Verzinsung beträgt sieben Prozent, die Laufzeit 20 Jahre. Die Freiheitlichen, deren Sprecher

Gemeinderat Tautermann zu der Darlehensaufnahme Stellung nahm, kritisierten, daß die Stadtverwaltung trotz schlechter Wirtschaftslage weiterhin Schulden mache, statt die Verwaltung zu vereinfachen und zu sparen. Tautermann (wörtlich): Wenn nicht sichtbare Sparmaßnahmen in diesem Haus zu erkennen sind, sind wir Freiheitlichen nicht bereit, der Aufnahme von Fremdkapital zuzustimmen. Bürgermeister-Stellvertreter Grill ging auf den Spar-Appell Tautermanns nicht ein, sondern belehrte diesen vielmehr, daß „wir die Verantwortung für die Stadt Linz tragen“. Grill erklärte,

Linzer Brückendilemma ist unerträglich SOS-Ruf nach zweitem Donauübergang

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

Liede man dort, wo Fußgänger übrigens kaum mehr eine Daseins-berechtigung haben, einmal die Mi-nister statt der Polizisten einen Tag lang Verkehrsdienst versehen — es gäbe dann entweder keine Minister mehr oder Linz hätte im Handum-drehen diese zweite Donaustraßen-brücke. Der SOS-Ruf nach diesem Bauwerk ertönt heute um so lauter und eindringlicher, als in der Bevöl-kerung die Meinung vorherrscht, nur eine völlige Verkennerung der Linzer Situation auf Bundesebene könne die Ursache dafür sein, daß es mit die-sem Projekt einfach nicht weiter-geht und dadurch die Realisierung des Linzer Verkehrskonzeptes ge-bremsert wird.

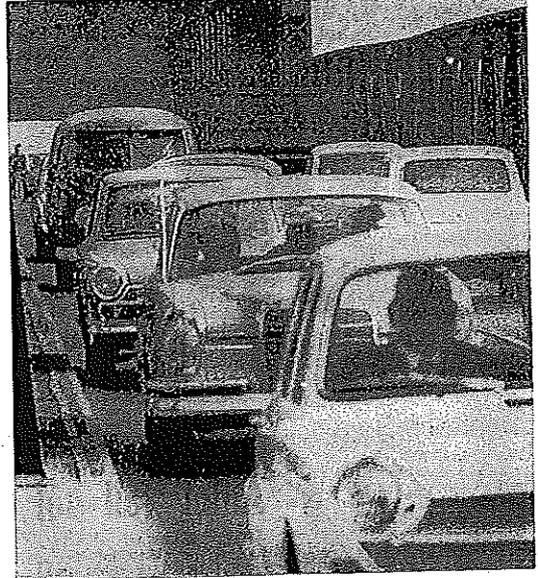
Viel Zeit ist seit der Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen (Über-nahme von durch Linz führenden Bundesstraßen in die Obhut des Bundes) vergangen, aber die Hoff-nung, es hätte nur einer Formalität bedurft, um den Baubeginn zu ter-minisieren, hat getrogen. Die Stadt-gemeinde Linz, die Jahre hindurch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

desbaudirektion, die von der Bun-desstraßenverwaltung (Bautenmini-sterium) mit der Ausarbeitung eines Projektes beauftragt wurde.

Die Grundeinlösungen, die von der Linzer Stadtverwaltung im Auftrag des Bundes durchgeführt werden, sind — erfahren die OÖN von kompetenter Stelle — soweit geistlich, daß keine nennenswerten Schwie-rigkeiten mehr der Ausführung des Bauvorhabens entgegenstehen.

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

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



Notstand Eisenbahnbrücke: zu Stoßzeiten schieben sich die Autos auf schmaler Fahrbahn aneinander vorbei. Tiefstes Verkehrsmittelalter!

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

So Landeshauptmann-Stellvertre-

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

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

Zwei Jahrzehnte ist die Forderung nach dem Bau einer zweiten Donaustraßenbrücke in Linz alt. Zahllos sind die dazu in diesem Zeitraum abgegebenen Erklärungen, Aufse-rungen, Zusagen und Versprechungen offizieller und inoffi-zialer Natur, es genügt, einige davon, die aus den ver-gangenen vier Jahren stammen, herauszugreifen; sie illu-strieren die grotesken Vorgänge um ein für die drittgrößte Stadt Österreich lebensnotwendiges Projekt. Nachstehend Aussage aus Artikeln, die in den „Oberösterreichischen Nach-richten“ zum gegensätzlichen Thema veröffentlicht wurden.

16. Dezember 1964 (Lin-zer Gemeinderatssitzung): Linz werde es nicht mehr länger aushalten, ohne eine zweite Donaustraßen-brücke, stellte Gemein-de-rat Weiß (VP) fest und meinte ironisch: „Vielleicht bekommen wir sie in eini-gen Jahren oder Jahr-zehnten.“ Bürgermeister-Stellvertreter Dr. Koch (VP) sprach vom „Notstand Eisenbahnbrücke“ und drückte seine Hoffnung aus, daß die in Kürze be-ginnenden Verhandlungen mit dem Bund (wegen einer Beteiligung an dem Brückenbau) zu einem

brauchbaren Ergebnis füh-ren werden.

13. Mai 1966: Minister Dr. Kotzina erklärte ge-steinern einem OÖN-Redak-teur auf Anfrage wegen der dritten Donaubrücke, daß über dieses Problem in allernächster Zeit Sek-tionschef Dipl.-Ing. Seidl mit Stadtverwaltung und Landesregierung Gesprü-che führen werde, bei denen Klarheit über die Man-datfragen der Finanzie-rung gewonnen werden sollen. Der Minister fügte hinzu, die Linzer Donau-brücke werde auf jeden

Fall in dieser Legislatur-periode, also bis spätes-tens 1970, errichtet wer-den.

3. Oktober 1966 (Doktor Kotzina auf OÖN-An-frage): Der Donauüber-gang sei zur verkehrsmä-ßigen Erschließung des Hochschulzentrums außer-ordentlich wichtig. Der Mi-nister gab zu verstehen, daß es möglich sein werde, die ungeklärten Fragen um dieses Projekt noch heuer so weit zu re-geln, daß die Linzer Do-naubrücke im nächsten Jahr gebaut werden könne.

21. Februar 1967: Nach den Äußerungen von Bau-lenminister Dr. Kotzina ist damit zu rechnen, daß ein Termin für den Beginn des Linzer Brückenbaues schon in absehbarer Zeit wird fixiert werden können.

Bauwerke. Projekte liegen seit einiger Zeit vor.

7. März 1967 (Pressekon-ferenz Dr. Kotzina in Linz): Die Frage des OÖN-Re-dakteurs, ob das Brücken-vorhaben noch heuer bau-lich in Angriff genommen werden könnte, verneinte der Minister und wick der weiteren Frage, inwieweit damit im Frühjahr 1968 zu rechnen sei, aus.

18. Oktober 1967: „Das Baulenministerium hält es, wie in einer Aussendung mitgeteilt wird, für mög-lich, daß mit dem Bau der zweiten Donaustraßen-brücke in Linz unter Um-ständen im kommenden Jahr begonnen werden könnte.“

21. Oktober 1967: So gut wie fest steht, daß dank der Unterstützung des Bundes die Errichtung der zweiten Donaustraßenbrücke 1968 begonnen werden kann.

RAIFFEISEN SPAR WOCHE
24.-31. OKT.

ling — nach dem Modus einer Son-derfinanzierung aufgebracht werden sollen oder Oberösterreichs Bundes-strassen-Dotation angezapft werden soll — dazu nahm der Landeshaupt-mann-Stellvertreter nicht Stellung. Aus früheren Erklärungen Doktor Wenzls ist aber bekannt, daß er sich prinzipiell gegen jede Form der Fi-nanzierung des Linzer Bundesstra-ßen-Brückenbaues wendet, die auf Kosten der dem Land bereitgestell-ten Bundesstraßenmittel geht.
Franz Gannitzer

Chronik einer Groteske um die Linzer Brücke

Dr. Kotzina nagelte sich fest: 1969 Bau der 2. Donaubrücke

LINZ (OÖN). Viel wurde gestern bei der Eröffnung der Prinz-Eugen-Brücke in Linz geredet, aber auch Vieles gesagt, vor allem von jenen, die der Linzer Bevölkerung eine Zusage wegen des seit Jahren verschleppten Projektes einer zweiten Donaustraßenbrücke schuldig waren. Bautenminister Dr. Kotzina bekannte sich mit solcher Vehemenz und Verbindlichkeit zu dem vorher von Landeshauptmannstellvertreter Doktor Wenzl angedeuteten Termin — „denkbar Herbst 1969“ —, daß ein Baubeginn in einem Jahr als sicher anzunehmen ist.

Dr. Kotzina nagelte sich fest: „In etwa einem Jahr wird tatsächlich mit dem Bau der Linzer Donaubrücke begonnen werden!“ Der Minister bezeichnete die Finanzierung des Vor-

habens als gesichert und sprach von einem festen Willen zur Realisierung. Nach dem Finanzierungsplan des Ministeriums sei es möglich, den

Donauübergang bis 1972 fertigzustellen, und bis dahin könnte, wie Dr. Kotzina weiter ausführte, auch die gesamte Osttangente von der Autobahn bis zu den Anschlußstellen der zweiten Donaubrücke am linken Donauufer ausgebaut sein. Die hierfür erforderlichen Aufwendungen bezifferte der Minister mit rund 400 Millionen Schilling.

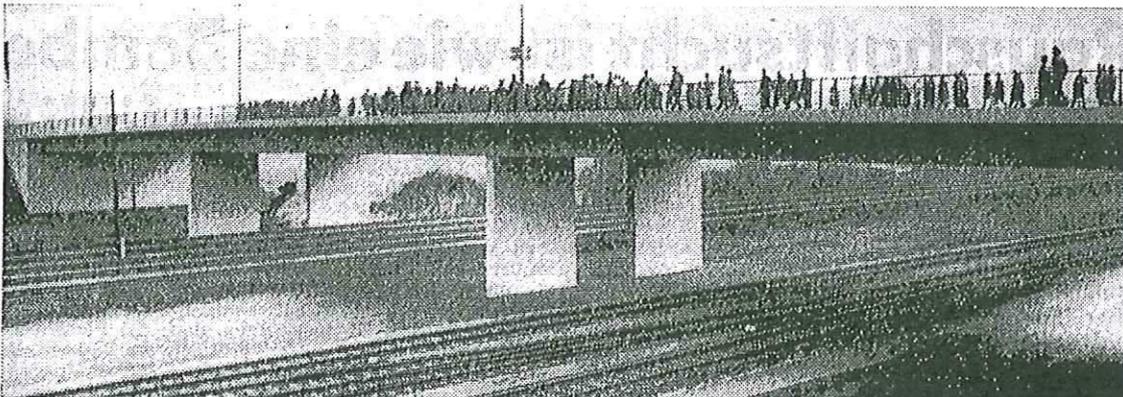
Mit geradezu überschweblicher (Fortsetzung auf Seite 5)

Heute OÖN-Arzt

Arbeit und Gesundheit

VON TAG ZU TAG

Seite 5



Die Festgäste waren die ersten Benützer der 132,5 Meter langen und 31 Meter breiten Brücke. Zu Fuß pilgerten sie über das imposante Bauwerk. Photos: OÖN/Aigner



Minister Kotzina nagelte sich fest: 1969 Bau der zweiten Donaubrücke

(Fortsetzung von Seite 1) Begeisterung stellte der Chef des Bautenministeriums die Linzer Ostumfahrung einschließlich der geplanten zweiten Donaustraßenbrücke als ein Demonstrationsobjekt „für die gute Zusammenarbeit der zuständigen Gebietskörperschaften, der guten planlichen Vorbereitungen, einer guten verkehrsgerechten Lösung und einer gut gesicherten Finanzierung“ hin.

Die bei dem Projekt „Donaubrücke“ schon so oft enttäuschte Linzer Öffentlichkeit wird peinlich genau darüber wachen, daß den verbindlichen Erklärungen die von Dr. Wenzl im Detail angeführten Taten folgen.

Die Teilprojektierung sei so weit, daß die Ausschreibung des Brückenbaues im Frühjahr 1969 erfolgen könne. In Anbetracht der zeitaufwendigen Vorarbeiten werde es notwendig sein, erklärte der Landeshauptmannstellvertreter, eine ent-

sprechend lange Vorlagefrist — etwa vier Monate — zu gewähren.

Dr. Wenzl: „Die Donaubrücke soll nach Meinung der Techniker so ausgeschrieben werden, daß nur die wesentlichen Breiten, Abstände der Pfeiler usw. vorgeschrieben werden; ansonsten aber soll es den Bauunternehmungen möglich sein, Wahlvorschläge einzureichen.“

Die Brücke wird 420 Meter lang sein und sechs Fahrspuren sowie Gehwege umfassen.

Der Landeshauptmannstellvertreter gab auch einen Überblick über den derzeitigen Stand der Vorbereitungen für das große Kreuzungsbauwerk Salzburger Straße-Autobahnast Linz, das ebenfalls in die Kompetenz des Bundes fällt. Die Projektierung des mit 70 Millionen Schilling veranschlagten Vorhabens sei schon weit gediehen, so daß noch in diesem Monat die Grundeinlösungsverhandlungen eingeleitet werden können.

Ein weiteres für Linz sehr bedeutsames Projekt, die Überbrückung der Pyhrnbahn in Wegscheid im Verlauf der Wiener Bundesstraße, sei, wie Dr. Wenzl mitteilte, vom Ministerium bereits genehmigt worden.

Die Ausschreibung werde noch im Dezember 1968 durchgeführt werden, und es bestehe Hoffnung, daß mit der Errichtung der 190 Meter langen und 23 Meter breiten Wegscheider Brücke im Frühjahr 1969 begonnen wird.

Neben dem Übergang wird eine Unterführung für Radfahrer und Fußgänger mit 4,5 Kilometer langen Anschlußrampen gebaut. Die Kosten

(Fortsetzung auf Seite 6)

„Ist eine Linzer Brücke, sollen einmal die Linzer selbst das Band durchschneiden“, wandte sich Doktor Kotzina an Frau Stadtrat Grestenberger und drückte ihr die Schere in die Hand. Daneben Bürgermeister-Stellvertreter Reichstatter.

Nachrichten, von Tag zu Tag, S. 5

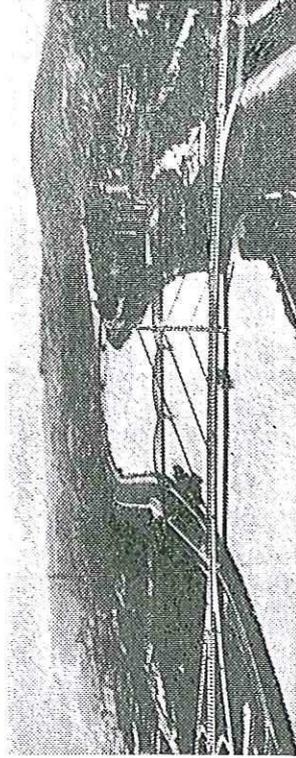
Di, 4. Feb. 1969

Zweite Linzer Donaubrücke wird 550 m lang Ausschreibung erfolgt noch in dieser Woche

LINZ (ÖÖN-ga). Noch in dieser Woche werden die Arbeiten zur Errichtung der zweiten Donau-Straßenbrücke in Linz von der öb. Landesbaudirektion öffentlich ausgeschrieben. Die Ausschreibung gliedert sich in zwei Teile: die Vorlandbrücken von zusammen 150 Meter Länge auf Urfahrer Seite nach einem Amtsprojekt, und die eigentliche Strombrücke (407 m lang), bei der die offerierenden Firmen das Vorschlagsrecht haben; das heißt, sie können Konstruktionsform und Material selbst auswählen. Die Anbotöffnung ist für Anfang Juni vorgesehen, mit dem Bau soll, wie Minister Doktor Kotzina und Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Wenzl vor wenigen Monaten in Linz versprochen, im Herbst dieses Jahres begonnen werden.

ebenfalls von der Schiffahrtsbehörde gegebenen Vorschrift beträgt die lichte Höhe acht Meter, das heißt, die untere Kante der Brückenkonstruktion muß acht Meter über dem höchsten schiffbaren Wasserstand sein. Die größte Öffnung beträgt 215 Meter.

Seite wird die Freistädterstraße auf einer Brücke über die Ostumfahrung gelegt, die sich Richtung Leonfeldner Bundesstraße fortsetzt. Die Länge von Land- und Strombrücken im Projektbereich des neuen Donauüberganges beträgt mehr als einen Kilometer.



Die Photomontage zeigt den Verlauf der zweiten Donaustraßenbrücke. Links im Bild der Linzer Brückenkopf.

Die 35 Meter breite Brücke umfaßt sechs Fahrbahnen, einen 3,50 m breiten Mittelstreifen und beiderseits je einen Gehsteig.

Die Straßenanschlüsse am Linzer Brückenkopf erfolgen durch eine über die Hafenstraße gespannte 310 Meter lange Brücke, die in Fortsetzung der Ostumfahrung am Nordrand der Hafenstraße, in der Griesgasse, beginnt und bis zur Straße am 25er-Turm verläuft; von dort führt die Trasse weiter über einen rund 300 Meter langen Damm zur Donaubrücke. Auf Urfahrer

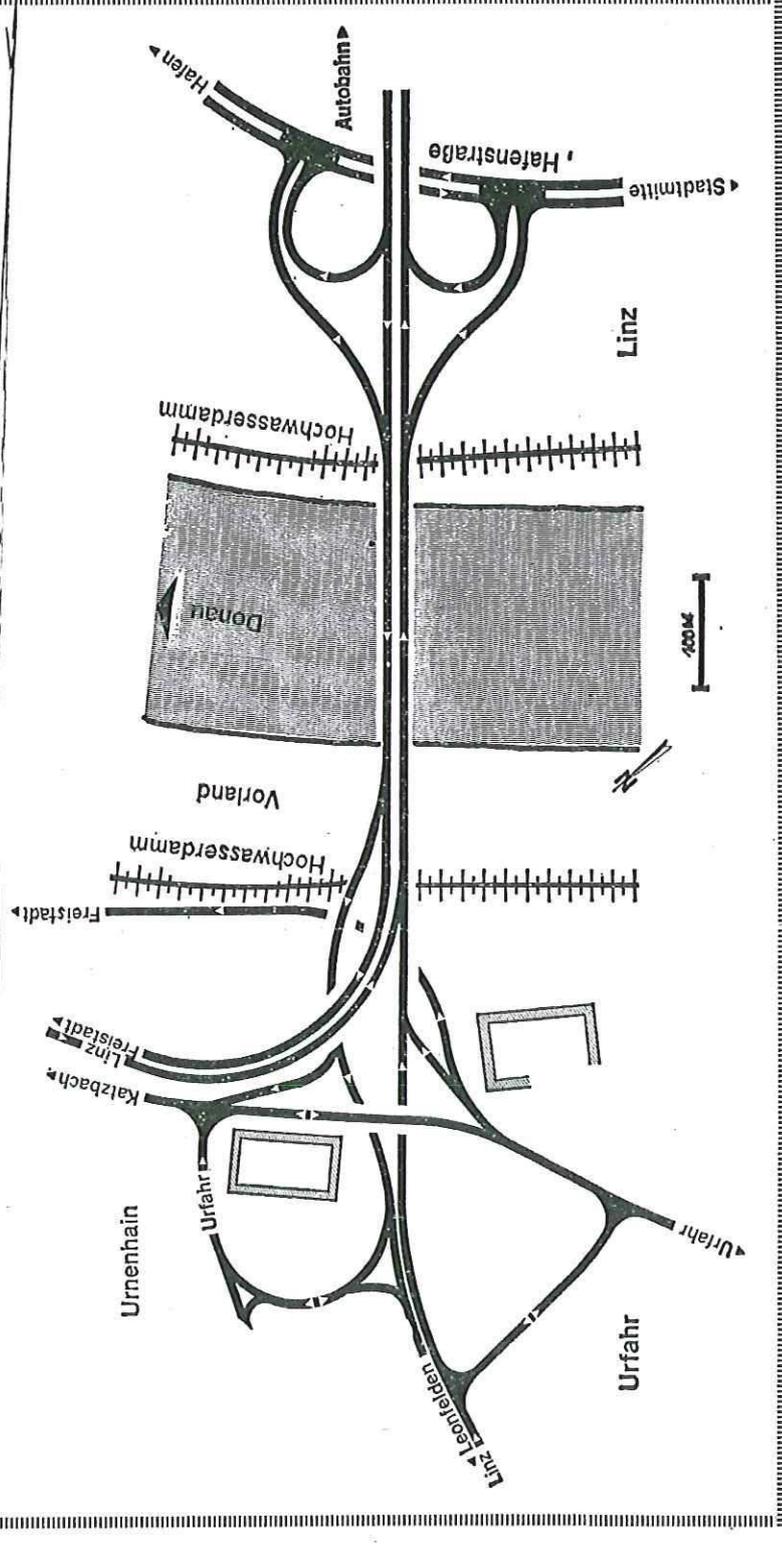
Das Bautenministerium, das in einer Besprechung vor acht Tagen die erarbeiteten Ausschreibungsunterlagen gebilligt hatte, wird nach der Prüfung der Offerte voraussichtlich im Frühjahr die Aufträge vergeben, so daß der in Aussicht genommene Termin eingehalten werden dürfte. Die Bauzeit wird sich auf mindestens zwei Jahre erstrecken, die Kosten werden auf rund 130 Millionen Schilling geschätzt.

Eine Vorstellung von den Schwierigkeiten, eine probate technische Lösung für den Urfahrer Brückenkopf zu finden, vermittelt die Anzahl der Variantenstudien: insgesamt 15 waren dem endgültigen Projekt vorausgegangen.

Die zweite Donau-Straßenbrücke wird 400 Meter unterhalb der Eisenbahnbrücke situiert; auf Wunsch der Schiffsverkehrsbehörde erhält das Bauwerk nur einen Flußpfeiler, der etwa 60 Meter vom Urfahrer Ufer entfernt gebaut wird. Nach einer

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7
SA, 15. Feb. 1969

Lageplan der 2. Linzer Donaustraßenbrücke



Nachrichten, von Tag zu Tag, S.7
SA, 31. Mai 1969

Zwölf Entwürfe für die Donaubrücke

LINZ (ÖÖN, LK). Zwölf Entwürfe für die zweite Linzer Donaubrücke ~~wurden innerhalb der dreieinhalbmonatigen Ausschreibungsfrist einge-~~ reicht. Sie wurden von drei heimischen Arbeitsgemeinschaften unter Mitwirkung der VÖEST, Waagner-Biro, Wiener Brückenbau, Mayreder-Kraus und Hamberger erstellt. Die Eröffnung der Angebote erfolgte gestern in der Landesbaudirektion. Das billigste Angebot liegt bei 169 Millionen, das teuerste bei 199 Millionen Schilling. Die Entwürfe werden so rasch wie möglich geprüft und der Vergabevorschlag dem Bautenministerium übermittelt. Man hofft, mit den Arbeiten noch im Herbst beginnen zu können.

Nachrichten

VON TAG ZU TAG

S.5

Do, 25. Sept. 1969

Spatenstich für die Linzer Brücke Großbaustelle am Urfahrer Ufer

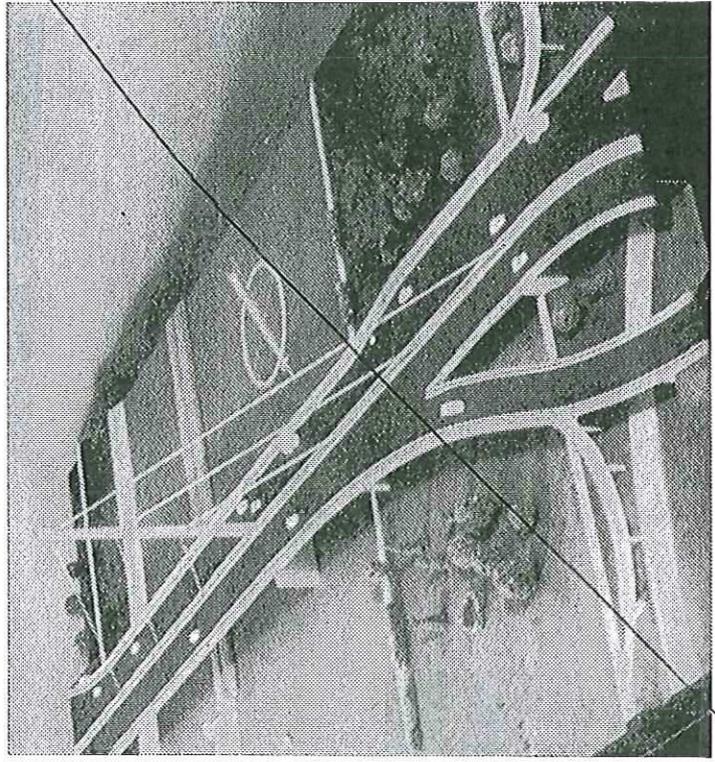
LINZ (OÖN-ga). Die Linzer haben es doch erwarten können! Nach Wien, Melk und Krems kommt nach vielen Jahren geduldigen Anstellens im Bauministerium endlich auch die oberösterreichische Landeshauptstadt zu ihrer zweiten Donaustraßenbrücke. Minister Dr. Koizina wird kommenden Montag den Spatenstich zur Errichtung des mit Kosten in Höhe von 150 Millionen Schilling veranschlagten Monstrosprojektes vornehmen. Als Großbaustelle ist das Urfahrer Ufer, und zwar das Gelände in der verlängerten Resselstraße, auf der Höhe des Hochwasserdammes — etwa 300 Meter unterhalb der Eisenbahnbrücke — vorgesehen. Dort wird sich das Hauptbaugeschehen abspielen, und an dieser Stelle erfolgt Montag auch der symbolische Auftakt zur Realisierung des Vorhabens.

Urfahr wurde deshalb zum Ausgangspunkt der Arbeiten gewählt, weil das große Vorland des Überschwemmungsgebietes am linken Ufer besser für den Vorbau der 407 Meter langen und 35 Meter breiten Stahlbrücke geeignet ist als das Terrain am rechten Ufer. Das Bauwerk wird also vom Urfahrer Brückenkopf aus in interessanten Phasen Richtung Linzer Brückenkopf „wachsen“. Nach erst etwa neunmonatiger Bauzeit wird es erforderlich sein, auf Linzer Seite mit der Errichtung des Widerlagers zu beginnen. Am Urfahrer Ufer sind außerdem vier Vorlandbrücken eingeplant, wozu noch

pfiler bis zum Linzer Brückenkopf ist mit 215 Meter festgelegt, die größte Öffnung eines Brückenbauwerkes in Österreich.

Zum Vergleich: der Abstand zwischen den zwei mittleren Pfeilern der Nibelungenbrücke mißt 100 Meter.

Mit der Fertigstellung der Brücke — das Gesamtbauwerk hat eine Länge von 972 Metern — ist in etwa zweieinhalb Jahren, also im Frühsommer 1972, zu rechnen.



Ansichtsskizze der neuen Linzer Donaubrücke, vom Urfahrer Ufer aus gesehen. In der VOEST, die in Arbeitsgemeinschaft mit den Firmen Mayreder & Kraus, Hamburger, Waagner-Biro und Wiener Brückenbau den Bauauftrag ausführt, wird derzeit ein Modell der Brücke angefertigt.

Nachrichten, Vor-Tag zu Tag, S. 5
Mo, 29. Sept. 1969

Spatenstich für Brücke

LINZ (ÖÖN). Das größte Straßenbauwerk des Bundes im Raume Linz, die Errichtung der zweiten Donaustraßenbrücke (190 Millionen Schilling), wird heute in Angriff genommen. Minister Dr. Kotzina nimmt um 14.30 Uhr am Urfahrer Ufer, etwa 300 Meter unterhalb der Eisenbahnbrücke, in der verlängerten Ressel-Straße, den Spatenstich vor.

OBERÖSTERREICHISCHE

Nachrichten

VEREINIGT MIT DER »TAGES-POST« GEGRÜNDET 1865

WESTÖSTERREICHS GRÖSSTE TAGESZEITUNG

S 2.— Nr. 226**

Dienstag, 30. September 1969

105. Jahrgang

Startschuß mit Raupe



AUF DEN HOHEN Führer-stand eines Caterpillars turnte sich Minister Dr. Kotzina hinauf, als er gestern symbolisch den Startschuß für den Bau der zweiten Linzer Donaustraßenbrücke gab. (Siehe auch Seite 5.) OÖN-Photo

Am zweiten Linzer Donau-Straßenübergang wird seit gestern gearbeitet

Kotzina gab Startschuß mit der Raupe Schrägseilbrücke als Schlüsselbauwerk

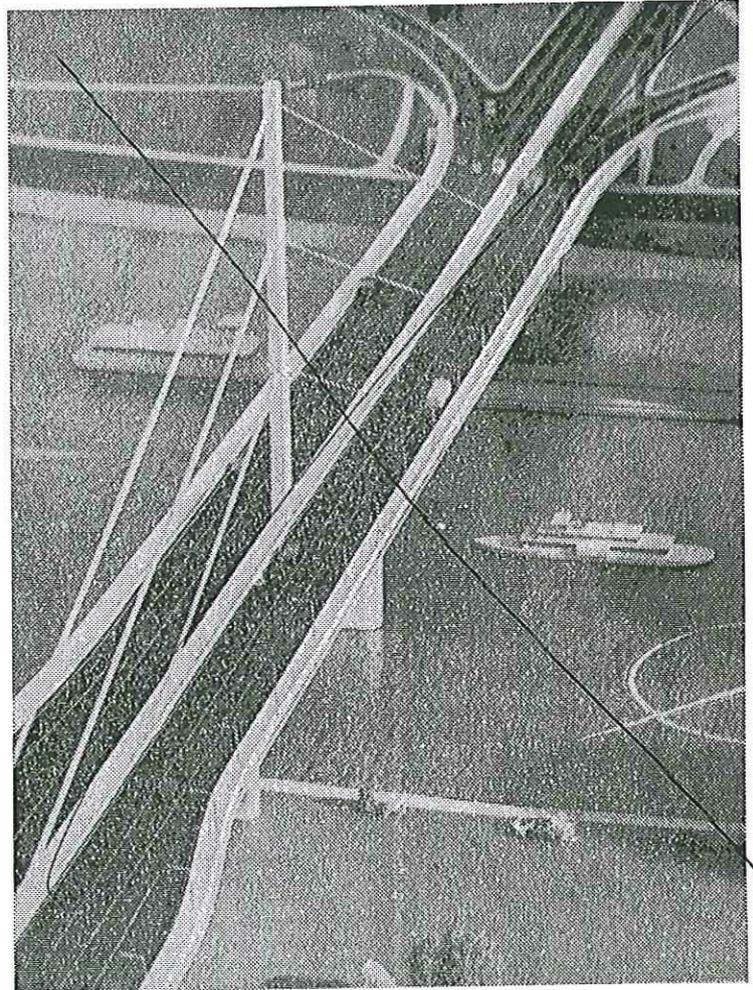
LINZ (ÖÖN-ga). Die starke Anteilnahme der Linzer Bevölkerung am „Spatensich“ für die Errichtung der zweiten Donaustraßenbrücke — Minister Dr. Kotzina gab mit einer Caterpillarfahrt den Startschuß zum Baubeginn — bewies gestern nachmittag, wie sehr dieses Projekt ein Herzensanliegen der Landeshauptstädter ist. Mehr als 2500 Menschen standen wie auf einer Zuschauergalerie auf dem Hochwasserdamm in der Heilhamerau und verfolgten freudig gestimmt die Ouvertüre zum größten Straßenbauvorhaben des Bundes in Linz. Die kühne Konstruktion der 407 Meter langen Schrägseilbrücke, der ersten in Österreich, wird als Schlüsselbauwerk der von der Stadtgemeinde Linz in den vergangenen Jahren systematisch vorangetriebenen Ostumfahrung einen modernen städtebaulichen Akzent setzen.

Auf dem fahngeschmückten riesigen Baugelände des künftigen Brückenkopfes bot sich ein farbenfrohes Bild: Vöest-Stahlbauarbeiter in blauen und gelben Monturen grenzten das Karree ab, in dem sich die Ehrengäste versammelten, und vor denen ein großes, von der Vöest angefertigtes Modell des Brückenbauwerkes aufgebaut war. Die Ma-

Brückenbauwerk kostet 185 Millionen Schilling, die Straßen im unmittelbaren Brückenbereich weitere 25 Millionen; zu der Summe von 210 Millionen kommen noch rund 120 Millionen Schilling für die Einlösung von Objekten und Grundstücken am Urfahrer und Linzer Ufer. Bei 330 Millionen Schilling werden sich demnach die Gesamtkosten bewegen.

Die Bauausführung liegt bei der Arbeitsgemeinschaft Mayreder-Hamberger und dem Vöest-Stahlbrückenbau; die Firmen Wagner-Biro und Wiener Brückenbau, die ursprünglich einbezogen waren, scheinen auf der Hinweistafel auf dem Bauplatz nicht mehr auf. Die Vöest hat, wie man hört, mit den beiden Unternehmungen ein Arrangement getroffen.

Als erste Baumaßnahmen stehen heran: die Umlegung der Freistädterstraße, die künftig über eine der Vorlandbrücken geführt wird, im Baubereich, und die Arbeiten an den vier Vorlandbrücken und am Flußpfeiler. Etwa 80 bis 100 Arbeiter werden durchgehend in der mit zweieinhalb bis drei Jahren veranschlagten Bauzeit eingesetzt sein.



Das Modellbild der Brücke — von Urfahr aus gesehen — läßt die gewaltigen Ausmaße des kühnen Bauwerkes ahnen. ÖÖN-Photos

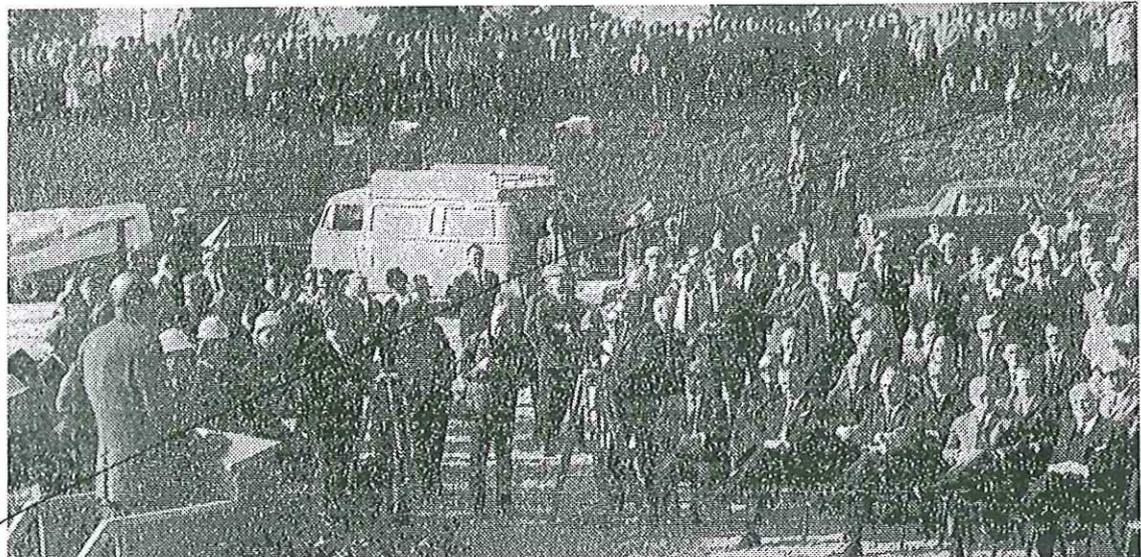
**Sie informieren,
wir honorieren!**

Jede veröffentlichte Mitteilung über interessante Ereignisse, Geschehnisse und Vorgänge wird angemessen honoriert. Rufen Sie ÖÖN 0 72 22 / 26 4 36 oder schreiben Sie uns: Linz, Promenade 23.

gis Musik spielte neben riesigen Caterpillars und auf Tafeln aufgezogene Planskizzen informierten die Wißbegierigen über Details des Monsterprojektes.

Die technischen Daten sind important: die 35 Meter breite Brücke weist sechs Fahrspuren und zwei Gehsteige von je 2,5 Meter Breite auf. Ein 70 m hoher stählerner Pylon trägt die mächtigen Schrägseile, mit denen das Stahltragwerk verspannt wird. Die maximale Stützweite von 215 Metern zwischen dem Widerlager am Linzer Ufer und dem Pylon ist in Österreich erstmalig. Die beiden Fahrbahnen werden von einem 3½ Meter breiten Mittelstreifen getrennt. Am Urfahrer Brückenkopf sind vier Vorlandbrücken von zusammen 564 Meter Länge vorgesehen, so daß die Gesamtlänge aller zu erbauenden Brücken 972 Meter beträgt.

Die Mittel, die für dieses Projekt aufgewendet werden müssen, haben ebenfalls gigantisches Ausmaß: das



In Volksfeststimmung feierten die Linzer (im Vordergrund die Ehrengäste) das freudige Ereignis.

OBERÖSTERREICHISCHE

Neuzeit

VEREINIGT MIT DER »TAGES-POST« GEGRÜNDET 1865

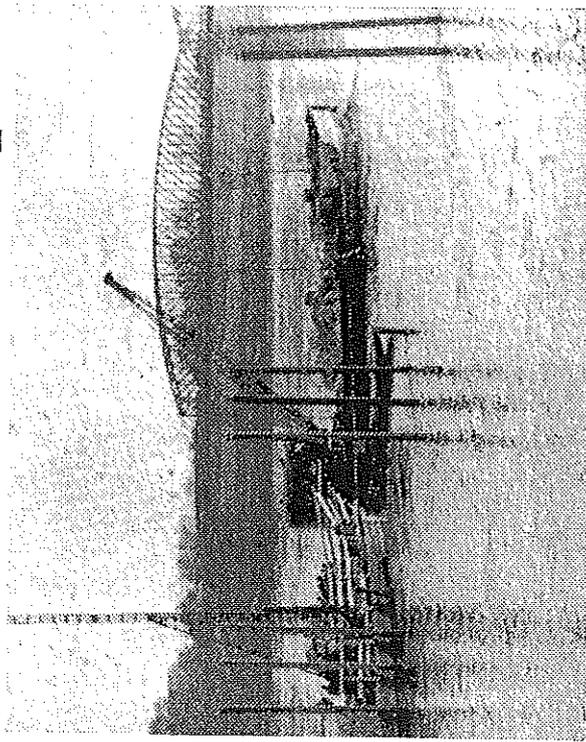
WESTÖSTERREICHS GRÖSSTE TAGESZEITUNG

S 2.— Nr. 255**

Dienstag, 4. November 1969

105. Jahrgang

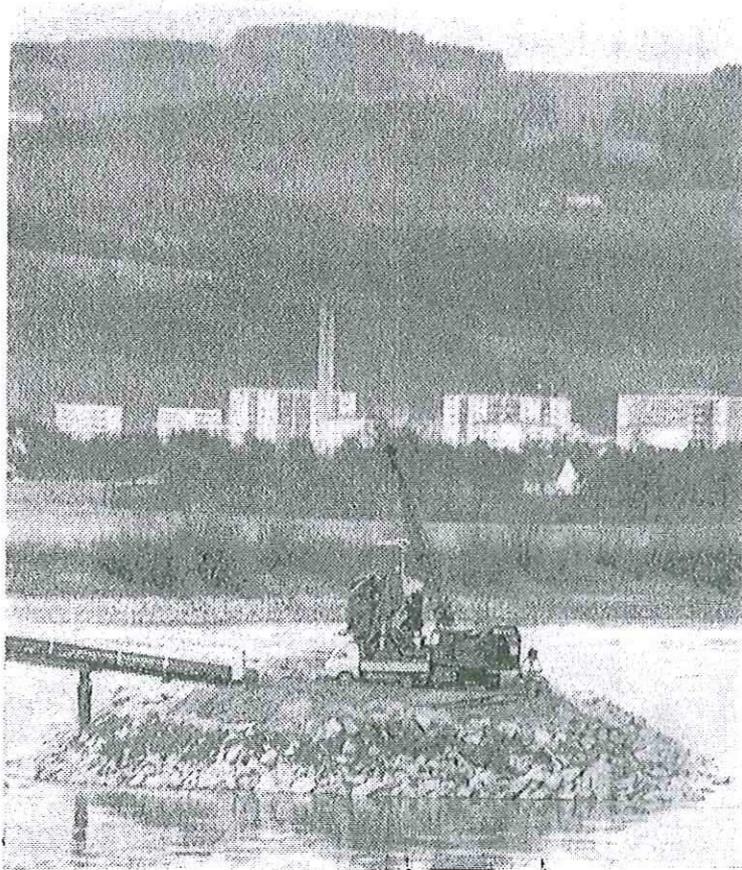
Mindonau ist Bauplatz



DER NIEDRIGE WASSERSTAND, ein großer Nachteil für die Schifffahrt, wirkt sich günstig auf den Bau der zweiten Donaustraßenbrücke in Linz aus. Die Arbeiten gehen rasch voran. Gestern wurde die Aufschüttung einer Schotterinsel zwischen den letzte Woche ins Flußbett getriebenen Piloten begonnen. (Photo: ÖON/Aigner)

Nachrichten, vom Tag zu Tag
Mi, 26. Nov. 1969

Seite 7



Etwa 60 Meter vom Urfahrer Donauufer entfernt entstand diese künstliche Insel, die als Arbeitsbühne für die Fundamentierung des einzigen Wasserpfeilers der künftigen dritten Linzer Donaubrücke dient. Die Arbeitsmaschinen wurden bereits aufgestellt, der ganze Urfahrer Bereich der künftigen Brücke wimmelt von emsigen Arbeitern und dröhnenden Rammen und anderen Baumaschinen auch nach Einbruch des Abends im gleißenden Scheinwerferlicht.

Photo: OÖN/Aigner

Nauerthaler, S. 6
Do, 5. Feb. 1970

VON TAG ZU TAG *Brücken*



Linz wird künftig zumindest auf der Autobahn nicht mehr zu übersehen sein: Bautenminister Dr. Kotzina gab gestern die Zustimmung für die Errichtung von sogenannten Überkopfwegweisern auf beiden Richtungsfahrbahnen der Autobahn. Diese modernste Signalisation, wie sie auch in Amerika verwendet wird, dient vor allem bei Nebel und schlechter Sicht einer leichteren Orientierung und trägt zur Verkehrssicherheit bei. (ÖÖN)

Erster Fundamentbeton für den Linzer Strompfeiler eingebracht

LINZ (ÖK/ÖÖN). Markantes Ereignis im ersten der insgesamt acht Bauabschnitte bei der Errichtung der zweiten Donaustraßenbrücke in Linz: ~~In der Nacht zum Mittwoch~~ wurde der erste Fundamentbeton für den einzigen Strompfeiler des Bauwerkes eingebracht.

Die vom Urfahrer Ufer etwa 60 Meter entfernte Baugrube wurde im

Schutze einer Inselfüllung und mit Hilfe von Stahlspundwänden 37 m lang, 5,5 m breit und 14 m tief ausgehoben; die Fundamentsohle, die den 4,5 m breiten und 34 m hohen Pfeiler trägt, liegt noch einen Meter tiefer.

Die Arbeiten werden von den 70 Arbeitern der Arbeitsgemeinschaft der Firmen Mayreder-Hamberger ausgeführt, die in den vergangenen Wochen sowohl die Pfeiler der Donaubrücke als auch die Fundamente der Vorlandbrücken in Urfahr vorbereitete.

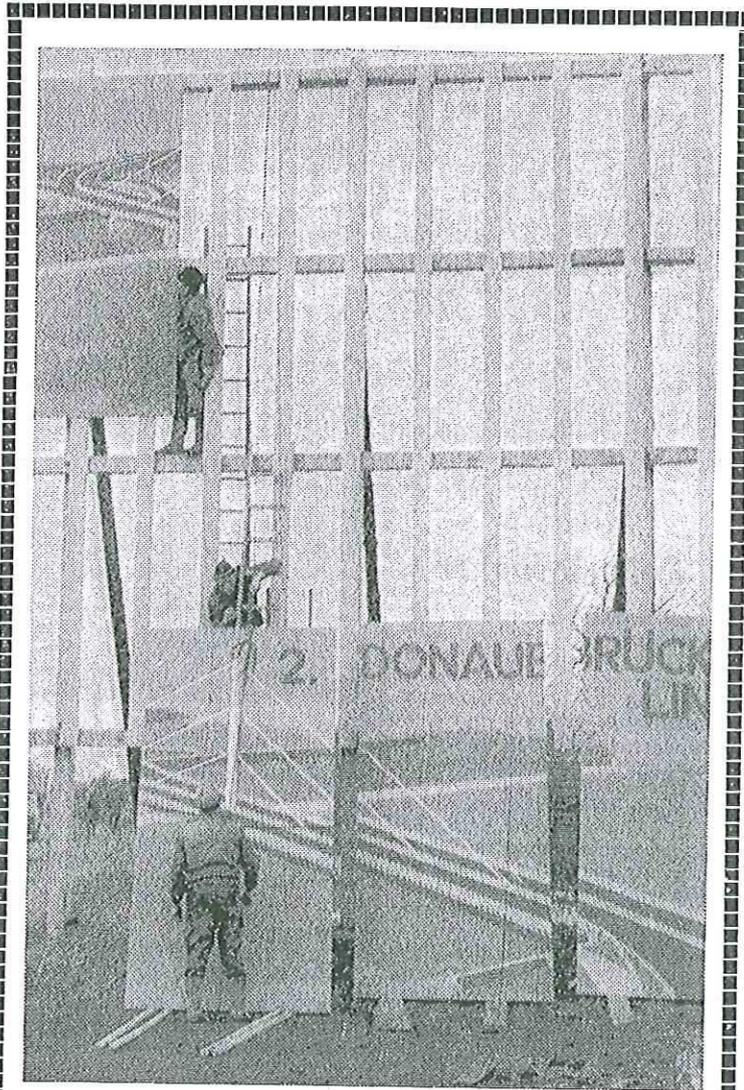
Zur Gründung der Brückenpfeiler im Inundationsgebiet sowie der beiden Widerlager mußten insgesamt 1500 Meter Bohrpfähle mit einem Durchmesser von 90 Zentimetern bis zu 17 Meter tief abgeteuft werden.

Im Sommer wird die VÖEST mit den Stahlbauarbeiten für das Tragwerk beginnen, wofür 6300 Tonnen Stahl vorgesehen sind.

Bautenminister Dr. Kotzina besichtigte gestern bei einem Besuch in Linz die Großbaustelle.

Ö. Nachrichten vom Tag zum Tag
S. 6

Donnerstag, 12. Februar 1970

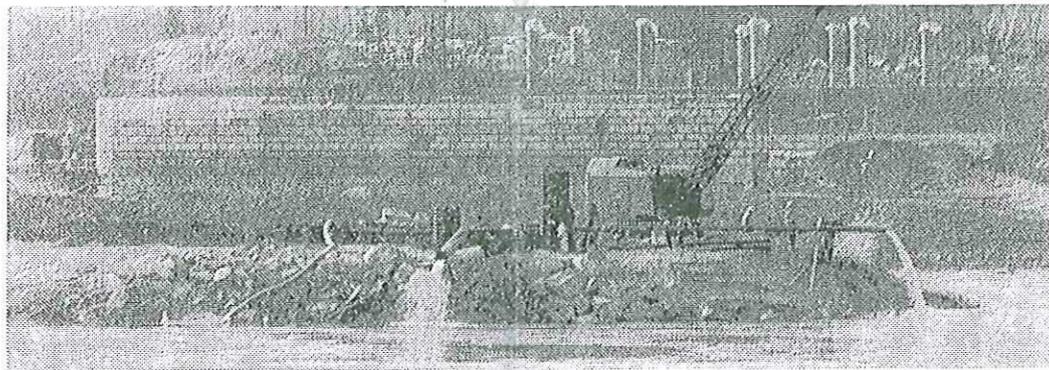


Eine Riesentafel, die auf die Errichtung der neuen Linzer Donau-
brücke hinweist, wurde nun an der Zufahrt zur Eisenbahnbrücke
angebracht. Als Trost für die Autofahrer, die sich zu den Stoßzeiten
über das Verkehrsgewühl ärgern, daß es doch in verhältnismäßig
naher Zukunft besser werden wird.

Photo: OÖN/Aigner

Oö. Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5

FR, 20. März 1970



Der Blick von Linz nach
Urfahr zeigt die raschen Fort-
schritte, die der Bau der neuen
Donaubrücke macht. Ein Brük-
kenpfeiler hat seine Sollhöhe
schon fast erreicht, der zweite
ist im Wachsen. Die Beton-
pfähle, gegen den Zugriff der
rauen Witterung mit Plastik
abgedeckt, werden die Brük-
kenauffahrt tragen. Die Arbei-
ten an der künstlichen Insel
im Fluß haben sich zwar durch
das Hochwasser vor einigen
Wochen verzögert, der Auto-
fahrer kann aber mit Befrie-
digung ein stetiges Brücken-
Wachstum registrieren.

(Photo: OÖN/Aigner)

OBERÖSTERREICHISCHE

Nachrichten

VEREINIGT MIT DER · TAGES-POST · GEGRÜNDET 1865

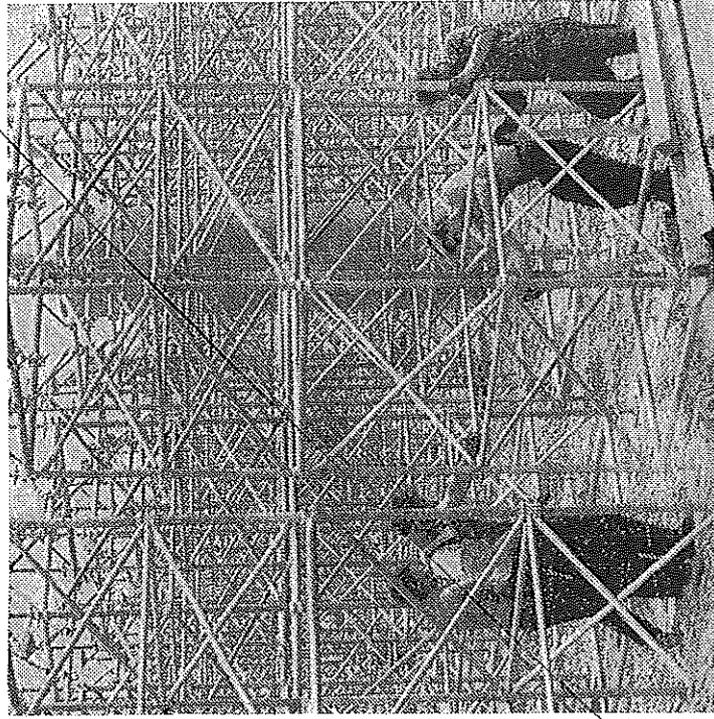
S 2.—

Dienstag, 9. Juni 1970

Nr. 130**

WESTÖSTERREICHS GRÖSSTE TAGESZEITUNG

Patentierter Metallwald



SCHNELLER UND LEICHTER kann die Auffahrt zur zweiten Donaustraßenbrücke in Urfahr mit Unterstützung dieses metal- lenen Strebewaldes betoniert werden. Das neuartige Gerüst, in Deutschland entwickelt und gerade erst zum Patent angemeldet, wird nach Abschluß der Arbeiten wieder abgebaut. Es erleicht in Linz seine erste Bewährungsprobe.

Öö. Nachrichten, S. 7

DIENSTAG, 21. JULI 1970

VON TAG ZU TAG

Donaubrückenpfeiler stehen Vorlandbrücke wird betoniert

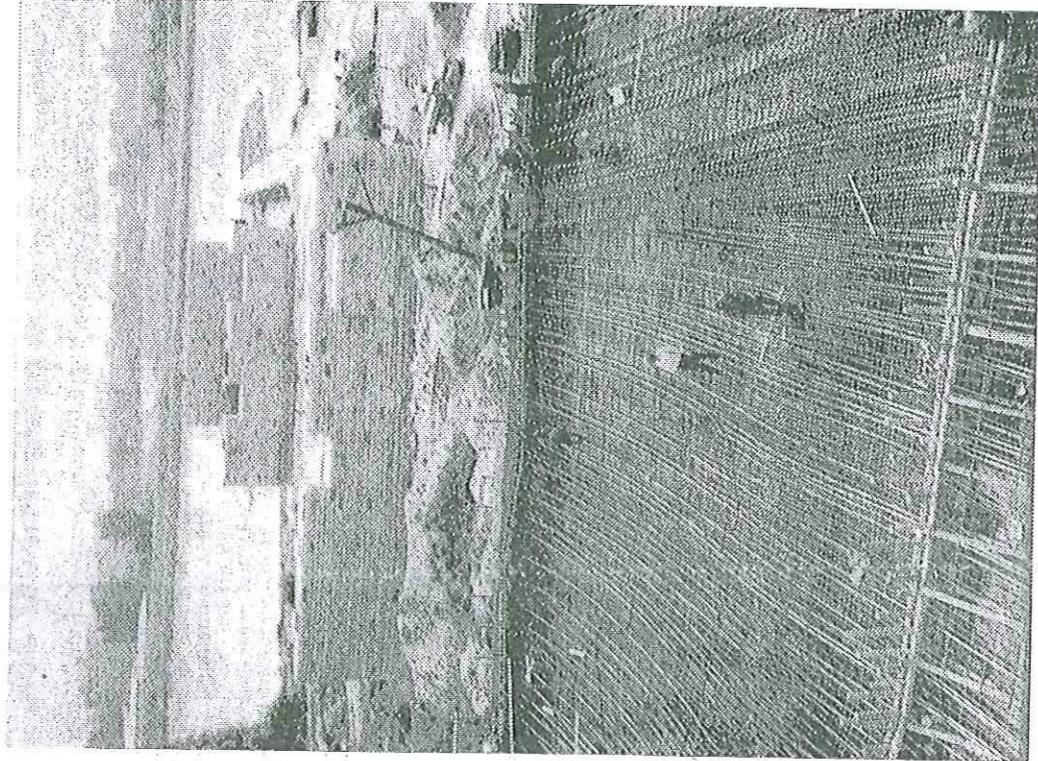
LINZ (ÖÖN). Tag und Nacht laufen ab heute an der zweiten Linzer Donausraßenbrücke die Betonierungsarbeiten für die erste Vorlandbrücke in Urfahr. Nachdem während der vergangenen Wochen das Gerüst aufgestellt wurde, kann nun damit begonnen werden, mit 700 Kubikmetern Beton diese erste Rampenbrücke zu erstellen. In Abständen

von sechs Wochen sollen weitere acht Bauabschnitte folgen.

Auch die Pfeiler der Strombrücke wurden vor wenigen Tagen fertiggestellt. Damit sind die Voraussetzungen für die Montage des Stahltragwerkes gegeben. Die Vöest hat bereits mit dem Zusammenbau der erforderlichen Hilfsgeräte begonnen, die in etwa zwei Monaten zur Ver-

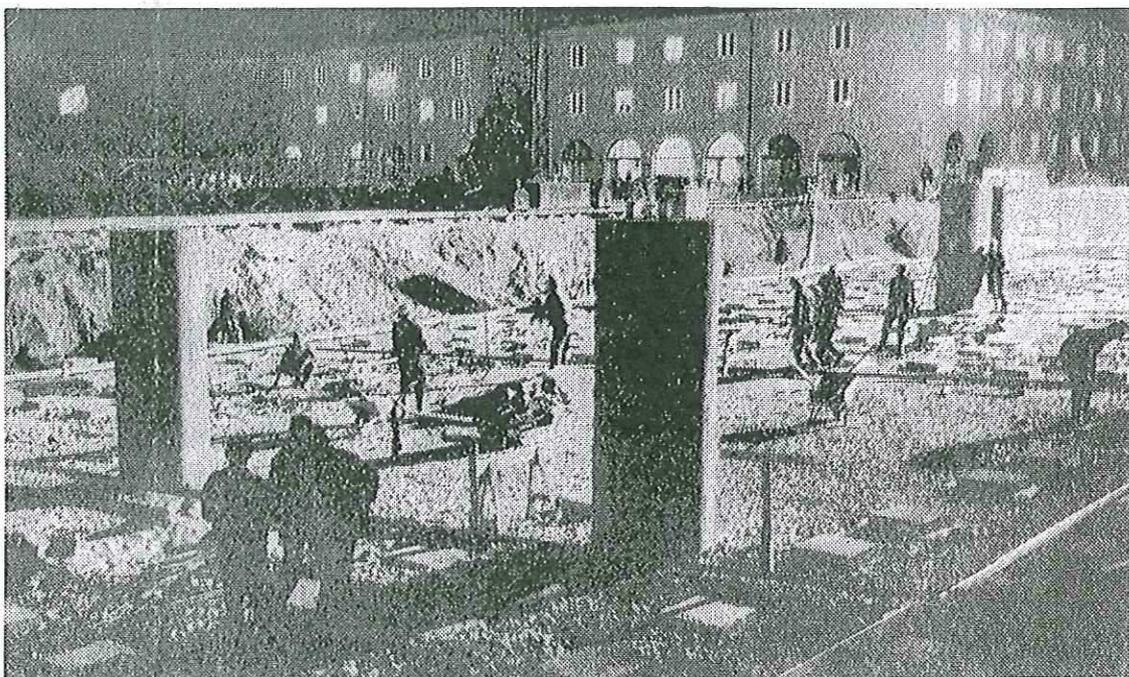
fügung stehen werden. Im Oktober wird dann das Tragwerk selbst in Angriff genommen.

Durch die Umleitung der Freistädter Straße im Bereich des Urnenfriedhofes wurde der Bauplatz für die geplante Überführung der Freistädter Straße gewonnen. Hier werden die Arbeiten nach der Verlegung einer Gasleitung ebenfalls aufgenommen.



Das Gerüst-Gewirr an der Vorlandbrücke zur zweiten Donau-Straßenbrücke wird jetzt in Tag- und Nachtschicht mit Beton gefüllt.

Ö. Nachrichten, Von Tag zu Tag, S.
Do, 5. Nov. 1970



Eine große Baustelle tut sich im Bereich Freistädter Straße—Resselstraße in Linz-Urfahr auf, wo die Arbeiten für die auf neun Pfeilern ruhende Brücke, die künftig die Abfahrt von der Donaustraßenbrücke aufnehmen wird, programmgemäß vorangehen. Über dieses Bauwerk wird die Freistädter Straße verlaufen. Photo: OÖN/Aigner

Linzer Donaubrücke wächst 65 Millionen sind schon verbaut

LINZ (OÖN-hw). Die zweite Linzer Donaubrücke wird — zumindest für österreichische Begriffe — ein Bauwerk der Superlative. Etwa 65 Millionen Schilling wurden für das Kernstück der Ostumfahrung bereits aufgewendet. Dennoch, so wird der Laie sagen, ist von einer Brücke noch nichts zu sehen. Vorläufig ist das Baugeschehen nämlich auf die Vorlandbrücke konzentriert. Doch schon im Winter wird mit der Montage des Stahltragwerkes über die Donau begonnen.

„Es wird die größte selbstspannte Straßenbrücke Österreichs“, erklärte Baurat Dipl.-Ing. Schimmetta

von der Landesbaudirektion den OÖN. Bekanntlich werden die Tragsseile von einem 65 Meter über die Fahrbahn aufragenden Pylon getragen. Diese Höhe entspricht ungefähr dem Lenau-Hochhaus. Der Bereich vom Flußpfeiler zum Linzer Widerlager ist mit 215 Metern die größte Öffnung eines Brückenbauwerkes in Österreich. Sie übertrifft damit sogar die Europabrücke, deren größte Öffnung von Pfeiler zu Pfeiler 190 Meter beträgt.

Imposante Ausmaße haben die Tragsseile, die über dem Pylon verlaufen und in der Fahrbahn verankert werden: das längste dieser Seile ist 380 Meter lang. Insgesamt werden drei Seile das Bauwerk tragen. Allein das Gewicht der Tragsseile beträgt 523 Tonnen. Kostenpunkt: zehn Millionen Schilling.

Doch wenn man die Leistung dieser Tragsseile betrachtet, versteht man die Kosten: ein einziges Tragsseil ist in 24 Einzelseile mit einem Durchmesser von je sieben Zentimeter gebündelt. Tragkraft eines Einzelseiles: 500 Tonnen.

Die neue Linzer Donaubrücke wird auch einen Spezialfahrbahnbelag erhalten, der auf einem zwölf Millimeter starken Stahlblech aufgetragen wird. Dipl.-Ing. Schimmetta: „Es ist ein Belag, wie er in der Bundesrepublik Deutschland jetzt zum Teil verwendet wird.“ Doch bis die ersten Fahrzeuge über die neue Brücke rollen werden, wird noch eine Menge Wasser die Donau hinabfließen: Fertigstellungstermin ist voraussichtlich Herbst 1972.

Die derzeitige Bauphase konzentriert sich auf den Trennpfeiler vom Stahltragwerk von den Vorlandbrücken auf der Urfahrer Seite und die Errichtung des Linzer Widerlagers. Der einzige Flußpfeiler ist bekanntlich schon vor einiger Zeit fertiggestellt worden.

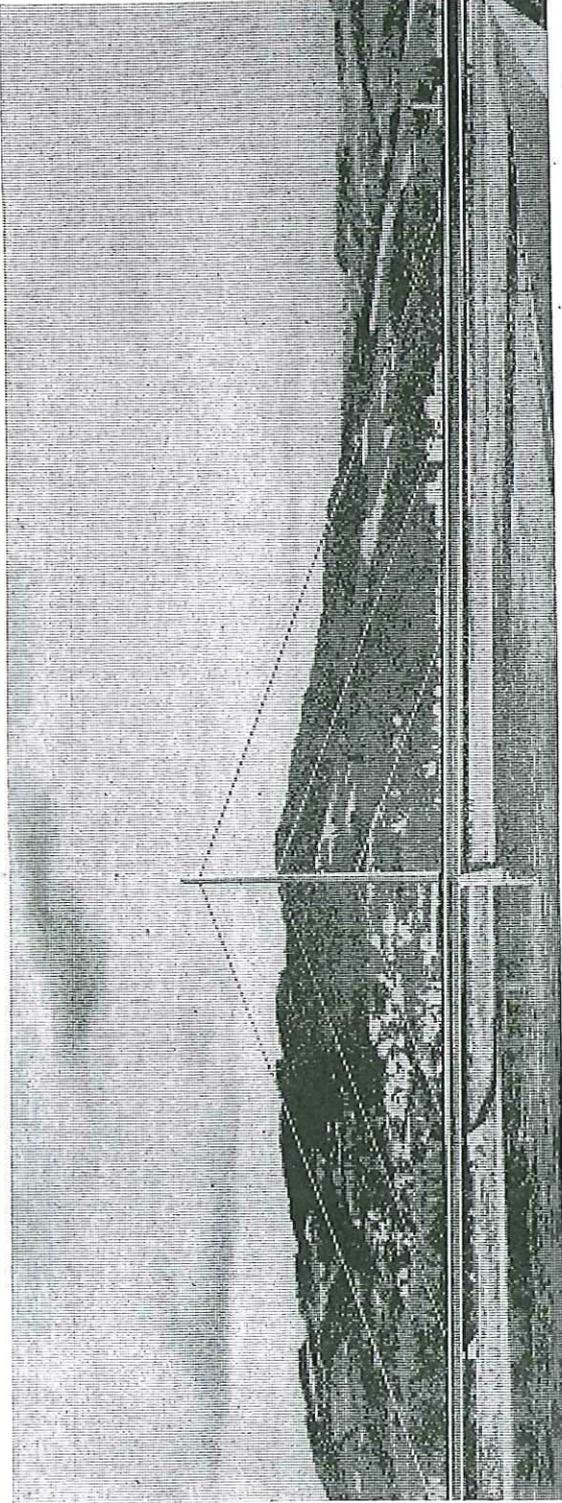
Die erste Erleichterung für die Kraftfahrer wird es schon im Frühjahr geben. Denn zu diesem Zeitpunkt wird bereits die Brücke über die Freistädterstraße fertig sein, so daß die Umfahrung um den Häuserblock entfallen kann.

Ein für die Kraftfahrer interessantes Detail wurde jetzt nachträglich ins Projekt aufgenommen und wird verwirklicht — sofern es kein Veto

Lokales auch auf Seite 15 und 20

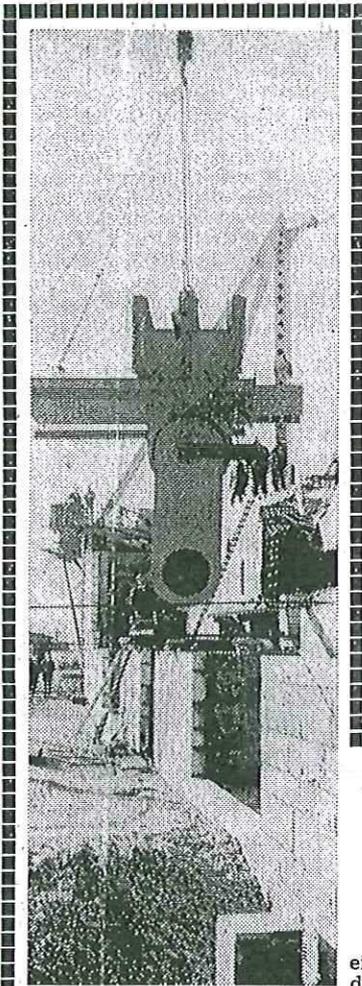
des Ministeriums gibt: für die bessere Orientierung der Autofahrer werden — nach dem Muster des Autobahnzubringers Linz-Mitte — beleuchtete Vorwegweiser und Wegweiser über den Fahrspuren montiert.

Nachrichten von Top zu Top
S. 5
FR, 27. Nov. 1970



Eine Photomontage der neuen Linzer Donaubrücke von einem Standort unterhalb der Eisenbahnbrücke auf der Linzer Seite.

OÖN-Photo



Vor dem Einsetzen dieses Trägerstückes erläuterte Landeshauptmann-Stellvertreter Doktor Wenzl die Bedeutung der neuen Linzer Donaubrücke, die bekanntlich das Kernstück der Ostumfahrung darstellt. In der 14 Monate dauernden Bauzeit wurden bereits 13.000 Kubikmeter Beton, 550 Tonnen Baustahl und 200 Tonnen Spannstahl verbaut. Die Gesamtkosten der Brücke, einschließlich Vorlandbrücken, Straßenschlüsse und Grundeinlösungen, sind bekanntlich mit 253 Millionen Schilling veranschlagt. Photo: OÖN/Aigner

LINZ (OÖN-hw). In ein entscheidendes Stadium ist gestern der Bau der zweiten Linzer Donaustraßenbrücke getreten: denn Urfahrer Widerlager wurde das erste, zwölf Tonnen schwere Trägerstück für das Stahltragwerk eingehoben. Wie berichtet, ist dies der Startschuß für die größte jemals in Österreich geplante Stützweite (215 Meter). Bekanntlich wird das 5800 Tonnen schwere Stahltragwerk von Schrägseilen getragen, die über einen 65 Meter hohen Pylon führen

und bei den Landpfeilern verankert werden. Obwohl die beteiligten Baufirmen (ARGE Mayreder-Hamberger und VÖEST) ein enormes Arbeitstempo vorlegen, hätte die Montage für das Stahltragwerk schon im Mai beginnen sollen. Doch des Übels Quelle sprudelte nicht in Linz, sondern beim Bautenministerium in Wien: nachdem im November 1969 der peinliche „Knick“ bei der vierten Wiener Donaubrücke aufgeschreckt hatte, wurden nämlich die Sicherheitsvorschriften

für die Statik auf neue Grundlagen gestellt.

Von diesen neuen Statik-Auflagen war in erster Linie die Linzer Donaubrücke betroffen; das zu einer Zeit, als die Berechnungen schon sehr weit fortgeschritten waren. Über die Mehrkosten liegen keine genaueren Werte vor, doch sollen sie, so erklären die zuständigen Experten, nur wenige Prozente der Kosten des gesamten Stahltragwerkes ausmachen, die voraussichtlich 100 Millionen Schilling betragen werden.

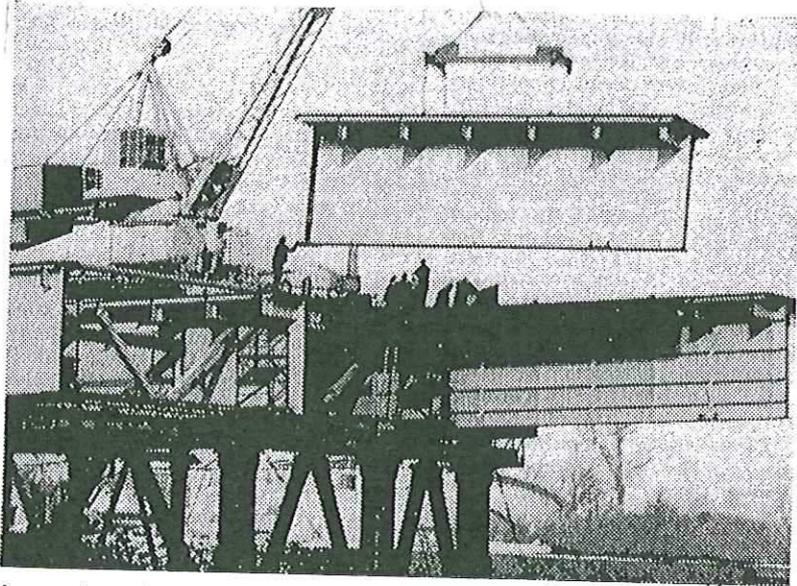
Nachrichten, Bau Tag zu Tag, S.
SA, 5. Dez. 1970

Linzer Brückenschlag beginnt „Knick“ in Wien hatte Folgen

Ö. Nachrichten, Von Tag zu Tag

S.7

Mo, 18. Jän. 1971



Aus zentnerschweren Bauteilen fügt sich Stück für Stück die neue Linzer
Donaubücke.

ÖN-Photo

Brückenschlag bei heißem Tee Zimmerliche sind nicht gefragt

LINZ (ÖÖN-hw). „Zimmerlich darfst net sein“, murmelte der dickvermummte Vöest-Schweißer und packte mit bloßen Händen die eiskalten Stahlteile. Er ist nur einer von 65 Arbeitern, die sich jetzt bei klirrendem Frost und eisigem Wind ihr Geld beim Linzer Brückenbau verdienen müssen. Doch die Männer werken, als gäbe es keine Minusgrade und keinen Wind, der über die Donau pfeift.

Die Winterbeschäftigung bei dieser Baustelle unterliegt extremen Bedingungen. Das können sogar jene ermesen, die Tag für Tag in den Wintermonaten über die Linzer Nibelungenbrücke marschieren und nach wenigen Minuten die schützenden Häuserwände herbeisehen. Dennoch gibt es



Präzisionsarbeit wird verlangt — auch bei Minusgraden. (ÖÖN/Aigner)

keine Zulagen für diese Tätigkeit beim Brückenbau. Der Dienstgeber spendiert als Sonderleistung heißen Tee.

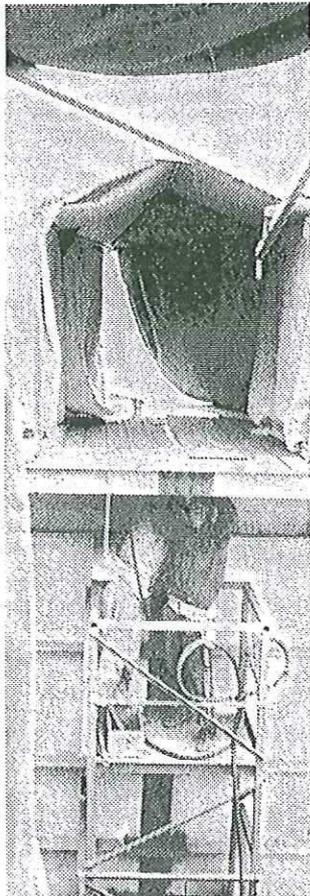
Dabei ist eines bemerkenswert: die Krankenstandsquote liegt um keine Spur höher als bei jenen, die ihren Arbeitsplatz neben der behaglich warmen Zentralheizung haben. Die Leute sind gegen Wettereinflüsse schon derart abgehärtet, daß ihnen auch die widerlichsten Wintertage nur wenig anhaben können.

Trotzdem wurde von seiten des Gesetzgebers eine Schutzgrenze gezogen: wenn die Quecksilbersäule unter minus 18 Grad sinkt, wird „Schlechtwetter“ gemacht; die Beschäftigten können die Arbeit einstellen und bekommen 60 Prozent ihres Lohnes. Diese in der Bauwirtschaft übliche Regelung wurde heuer beim Linzer Brückenbau noch nicht angewendet. Die Männer, die eine 43-Stunden-Woche nur vom

Hörensagen kennen, verdienen zwischen 4000 und 12.000 Schilling netto im Monat.

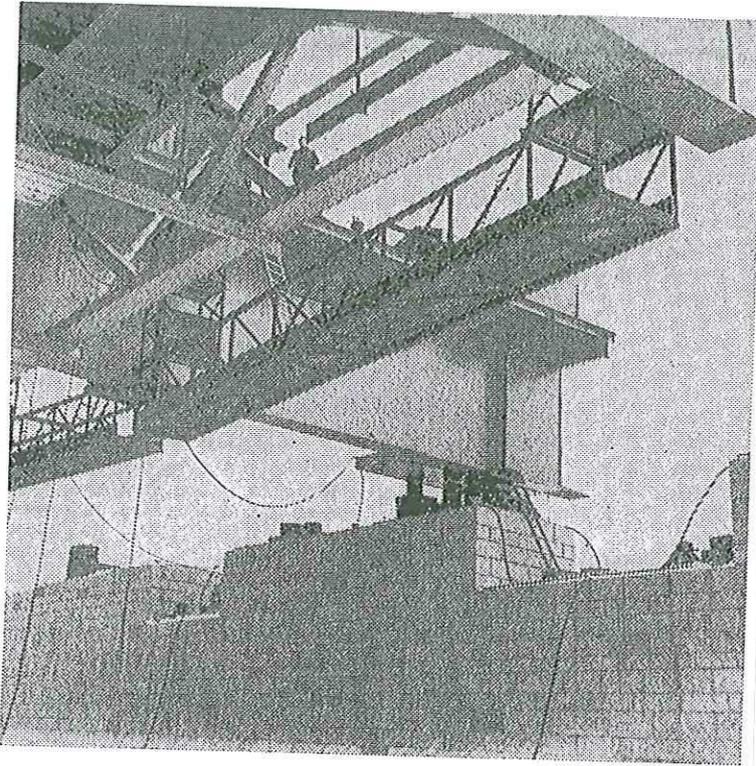
Die kalten Tage bringen beim Brückenbau dennoch eine Reihe von Erschwernissen: es beginnt damit, daß für den Beton Kies und Wasser vorgewärmt werden müssen, und setzt sich bei den Schweißern fort, die Stahlträger erst dann aneinanderfügen können, wenn diese enteis und bei den Nahtstellen erhitzt sind.

Der beim Brückenschlag beschäftigte Vöest-Montagetrupp ist ja allerhand gewöhnt, so daß ihm auch Minusgrade nichts ausmachen können: Montage der Europabrücke und Arbeiten in Südamerika bei 48 Grad im Schatten, wo auch die Stärksten zu wanken beginnen. Sie empfinden die Kälte als das kleinere Übel: „Anziehen kann ich soviel ich will, doch ausziehen kann ich mich nur bis auf die Haut.“



Über den Schweißstellen werden wegen der Kälte Zelte aufgestellt.

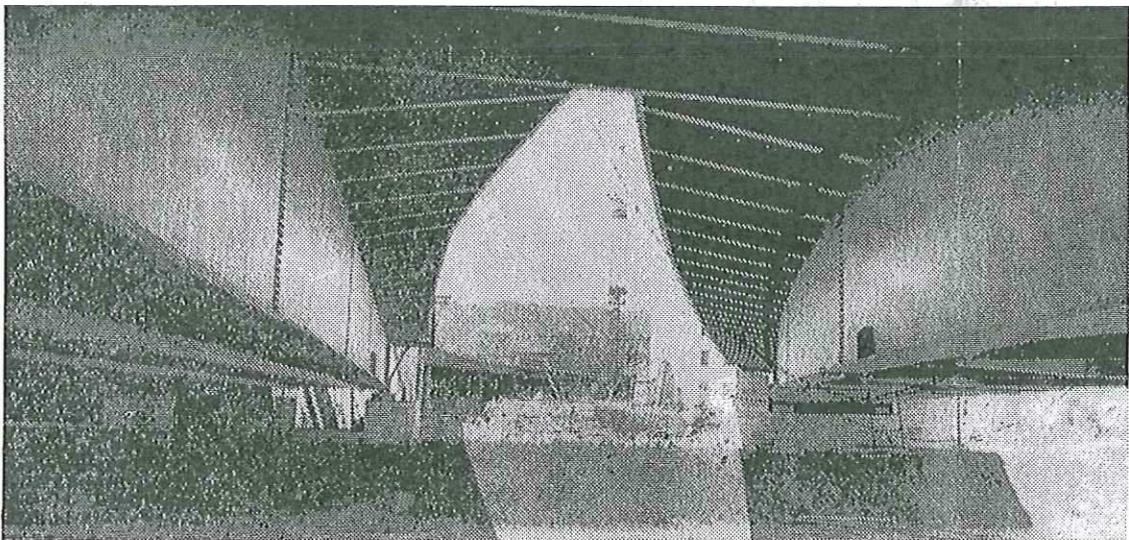
Öö. Nachrichten, Von Tag zu Tag, S.9
Mi, 10. März 1971



Trotz der widrigen Arbeitsbedingungen, die der Wintereinbruch in den vergangenen Tagen mit sich brachte, macht die zweite Donaubrücke in Linz gute Fortschritte. Die Stahlkonstruktion hat sich bereits bis zum nächsten Betonpfeiler vorgeschoben.

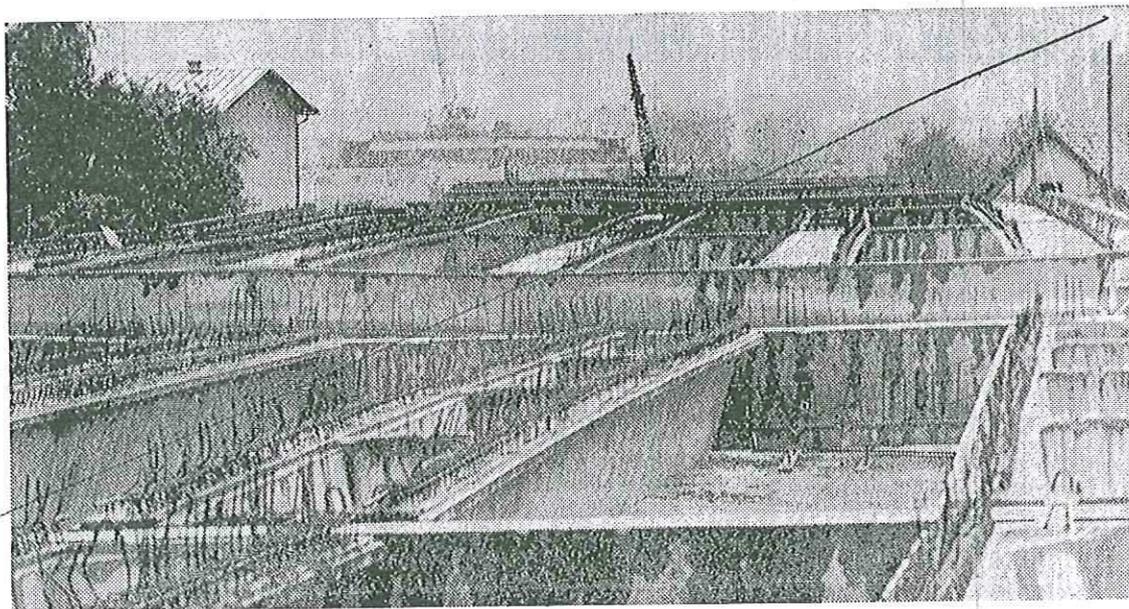
Photo: ÖÖN/Aigner

Ö. Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
Mo, 28. Juni 1971



2. Was hier wie ein gewaltiger U-Bahnstollen wirkt, ist nichts anderes als die derzeit in Bau befindliche dritte Linzer Donaubrücke auf der Urfahrer Seite, die der Photograph aus einer eigenwilligen Perspektive betrachtet hat. Links ist die Hauptfahrbahn zu erkennen, rechts der Zubringer. Das „Dach“ bildet das Trägerwerk. Die Fahrbahnführung reicht nun schon bis ans Donauufer. Demnächst soll der eigentliche Brückenschlag beginnen.

ÖÖ. Nachrichten, Sonntag zu Tag, S. 5
M, 1. Sept. 1971



Die Anschlußstücke der neuen Donaubrücke in Linz wachsen langsam zusammen, offen ist nur noch der Bau über den Strom. Unser Bild zeigt das Brückenwerk auf der Linzer Seite in Richtung Hafenstraße. Im Hintergrund die Urfahrer Baustelle.
Photo: OÖN/Aigner

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S.5
Mi, 17. Nov. 1971

Neue Phase im Linzer Brückenbau Pylon soll zu Weihnachten stehen

LINZ (ÖÖN-hw). In eine entscheidenden Phase tritt der Bau der Linzer Donaubrücke mit der Montage des 65 Meter hohen Pylons auf dem Flusspfeiler. Diese Säule, über die bekanntlich die Schrägseile geführt werden, könnte bei günstigem Wetter schon zu Weihnachten stehen. Der Pylon ist Voraussetzung, daß das Stahltragwerk mit einer Gesamtlänge von 215 Metern und einem Gewicht von 5800 Tonnen über den Strom gespannt werden kann.

Dezember nächsten Jahres soll es ja schon so weit sein, daß die Ostumfahrung von der Franckstraße bis zur Freistädter Straße dem Verkehr zur Verfügung steht. Die dazu gehörenden Brücken über die Hafenstraße und die Verbindungsbahn werden voraussichtlich schon Mitte nächsten Jahres fertig sein.

Interessant ist, daß die Brückenkopfarbeiten für die Donaubrücke, sowohl in Linz als auch in Urfahr, vom Ministerium noch nicht vergeben wurden. Dazu wurde den ÖÖN mitgeteilt, daß diese Arbeiten vom Land schon beantragt worden sind. Bei zeitgerechter Vergabe sollten sich jedoch kaum Termenschwierigkeiten ergeben.

in Koblenz wurde von uns zum Anlaß genommen, diese neuerliche Berechnung durchführen zu lassen“, erklärte Oberbaurat Dipl.-Ing. Schimetta von der Landesbaudirektion den ÖÖN.

Gigantische Summen haben die bisherigen Bauarbeiten an der Ostumfahrung bereits verschlungen: derzeit halten die Rechner bei einem ungefähren Stand von 400 Millionen Schilling. In der Zeit vom Sommer bis jetzt wurden allein an die 65 Millionen Schilling verbaut. Und wie kostspielig die Ostumfahrung ist, geht schon daraus hervor, daß das Stahltragwerk der Donaubrücke etwa 100 Millionen Schilling kosten wird.



Mit der derzeitigen Höhe von acht Metern nimmt sich der Pylon für die zweite Linzer Donaubrücke noch bescheiden aus. Die Gesamthöhe soll aber 65 Meter betragen, das entspricht etwa der Höhe des Linzer Lenau-Hochhauses.

Photo: ÖÖN/Aigner

Wichtig für die Brückenbauer ist vorläufig eine Pylonhöhe von 20 Metern. Denn diese Höhe würde schon genügen, damit das erste Seil gespannt werden kann. Verankert wird dieses Seil je fünfzig Meter vom Flusspfeiler entfernt. Das Tragwerk in der Länge von fünfzig Meter (in Richtung Linz nach dem Flusspfeiler) dürfte voraussichtlich im Laufe des Jäanners montiert sein.

Derzeit arbeiten etwa 50 Personen an diesem Linzer Großvorhaben, davon etwa zehn Monteure der Vöest bei der Tragwerk-Montage. Die Stahlbauer benötigen deshalb keinen größeren Personalstand an der Baustelle, weil ein Großteil der Arbeit schon im Werk erledigt wird. Als sehr positiv erweist sich bei diesem Brückenschlag auch noch die Vöestnähe: es ergeben sich kaum Transportschwierigkeiten.

Schon im Vorjahr hatte der „Knick“ der Wiener Donaubrücke zur Folge, daß das Bautenministerium die Sicherheitsvorschriften für die Statik auf neue Grundlagen stellte und auch für die Linzer Brücke neue Berechnungen notwendig wurden. Der verhängnisvolle Brückeneinsturz in Koblenz (Bundesrepublik Deutschland) war für die Linzer Brückenbauer in gewissem Sinne wieder ein Alarmzeichen.

Um derartige Pannen im vorhinein auszuschalten, wird das gesamte technische Konzept der Linzer Brücke vom Grazer Univ.-Prof. Dr. Beer noch einmal überprüft. „Der Unfall

Mi, 5. Jänner 1972

VON TAG ZU TAG

ÖÖ. NACHRICHTEN

5

Wieder anonyme Morddrohung Kraftwerks-Ingenieur als Opfer

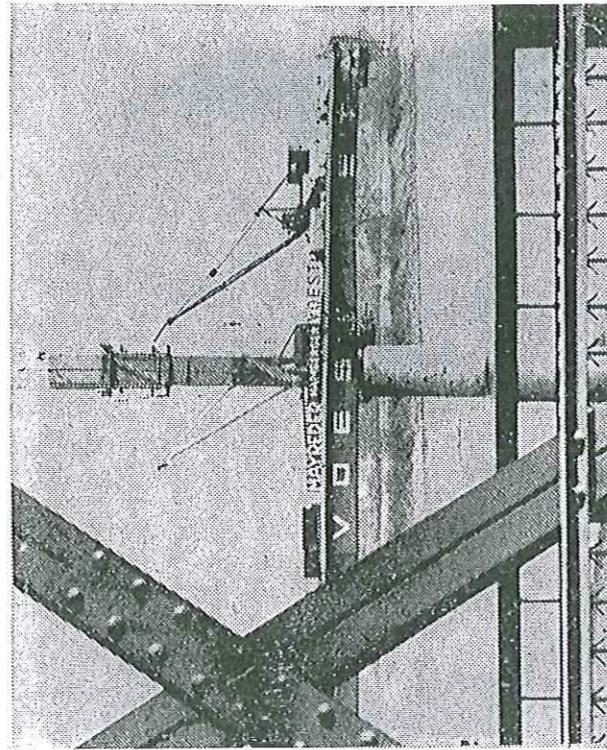
STEYR (ÖÖN-mb). Die Kampagne schuldigen Persönlichkeiten teuer anonymen Briefschreiber, die Angehörige der Ennstal-Kraftwerke wegen des Projekts „Mollner Pumpspeicherwerk“ mit Mord bedrohen, nimmt langsam ernste Formen an. Nachdem erst vergangene Woche ein anonymen Anschlag auf das Leben des Pressechefs der Kraftwerks-AG angedroht worden war, erreichte den Leiter der Bauabteilung, Dipl.-Ing. Oberleitner, gestern ein Schreiben ohne Unterschrift, in dem ihm gedroht wurde, man werde ihn liquidieren.

Der Steyrer Ingenieur übergab das Schreiben, das in Salzburg abgegeben wurde, sofort der Gendarmerie, die hofft, vielleicht Fingerabdrücke feststellen zu können. In dem Brief hieß es, man müsse mit den Herren, die der Bevölkerung eine Erholungslandschaft rauben und dafür keinen Ersatz bieten, andere Wege einschlagen. Weiter ließ der Drohbrieffschreiber wörtlich verlauten: „Dann hilft nur mehr die persönliche Liquidierung.“ Beendet wird der Brief, der dann noch von Schimpfworten strömt, mit der Drohung, nach Baubeginn würden die

schuldigen Persönlichkeiten teuer zahlen müssen.

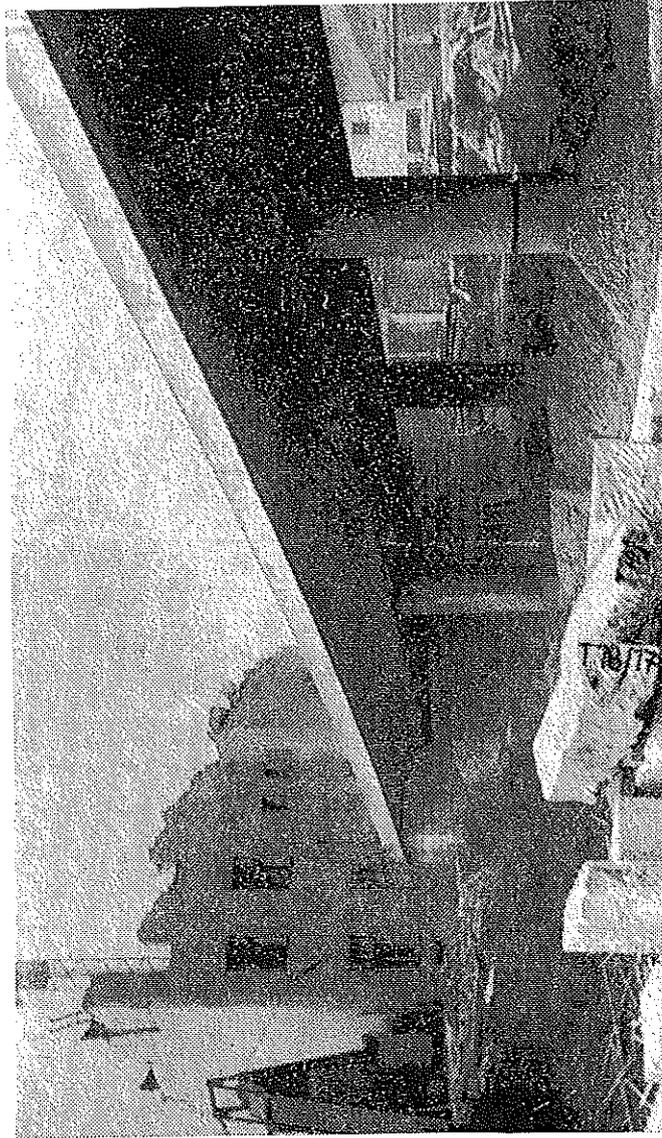
Gegensätzliche Anschauungen über ein Projekt wie das Mollner Speicherwerk stehen jedermann zu, Proteste ebenfalls. Wie gefährliche Folgen es jedoch zeitigen kann, die Öffentlichkeit zu mobilisieren, zeigt die Kampagne gegen das Leben der Ennstal-Kraftwerke-Mitglieder. Dem zum Protest animierten Massen schließen sich Extremisten an, die den ihrer Meinung nach geplanten Anschlag auf die Natur mit dem Anschlag auf Menschenleben vergelten wollen. Wenn die Kinder der Bedrohten bei jedem Klingeln an der Tür jetzt ängstlich zusammensucken müssen, Pakete nicht zu öffnen wagen, weil sie fürchten, sie könnten explodieren, und die anonymen Briefschreiber kaltblütig von Liquidieren reden, dann entlarven sie sich zwar als Menschen, bei denen es zum Denken und Diskutieren geistig nicht reicht, doch macht sie das nicht weniger gefährlich, weil sie dieses Manko durch Gewalt sublimieren.

- mb -



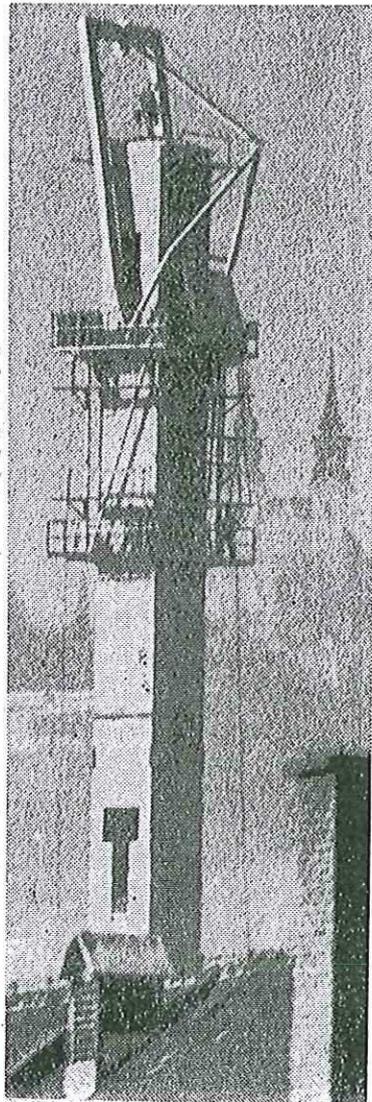
Als vor 72 Jahren die Linzer Eisenbahnbrücke unweit des ebenfalls um 1900 erbauten Schlachthofes feierlich eröffnet wurde, war sie für die Linzer „die neue Brücke“ — im Gegensatz zur alten Reichsbrücke, die man schon 1872 schlug. Das einstige große Werk der Technik, unter dem waghaisigen Piloten durchflogen und von dem mutigen Sportler in die Donau köpfeiten, ist inzwischen für die Autofahrer zum verachteten, lästigen Hindernis geworden, an dem vorbei sich wenige hundert Meter stromabwärts die Konstruktion der dritten Donaubrücke ans rechte Ufer streckt.

ÖÖN-Photo



Die bekannte Feststellung Schillers, daß neues Leben aus den Ruinen wächst, findet an der Nordrampe der ständig wachsenden neuen Linzer Donaustraßenbrücke eine überzeugende Bestätigung. Der unerbittliche Kampf ums Dasein, der in der verlebten Neugestaltung der Brücke eine Weiter- und Höherentwicklung sichert, spiegelt sich auch in der modernen Technik wider. OÖN-Photo

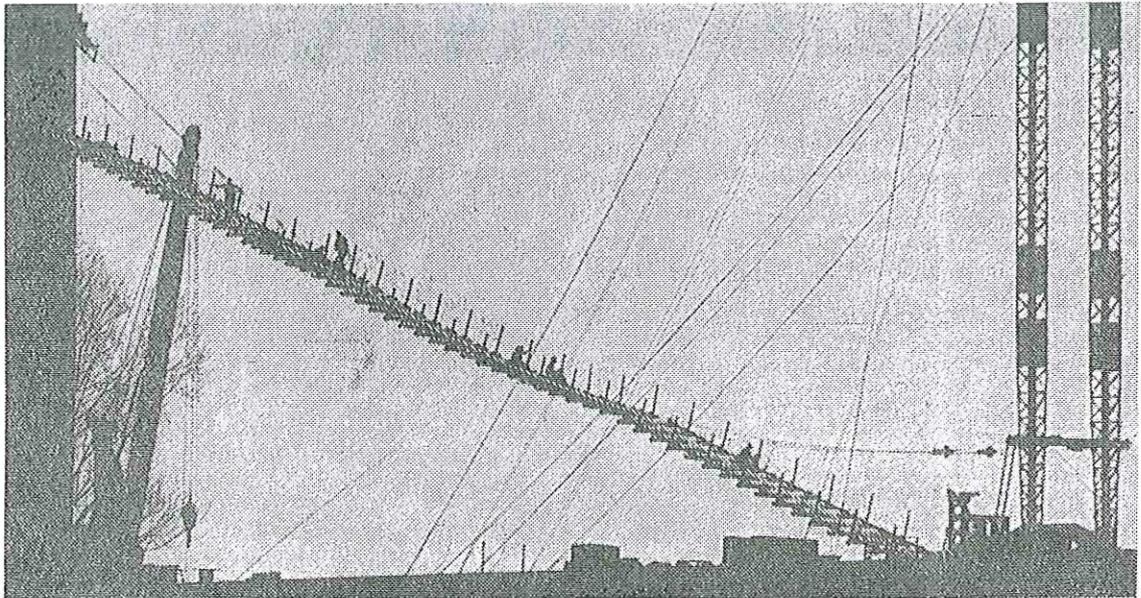
Nachrichten, Von Tag zu Tag
FR, 4. Feb. 1972



Zu einem Wahrzeichen wächst der Pylon der neuen Linzer Donau-
brücke; nach seiner ~~Vollendung~~ Vollendung wird ~~er~~ er ~~so~~ so Meter hoch aufragen, gleich hoch wie das Lenau-Hochhaus.

Photo: OÖN/Aigner

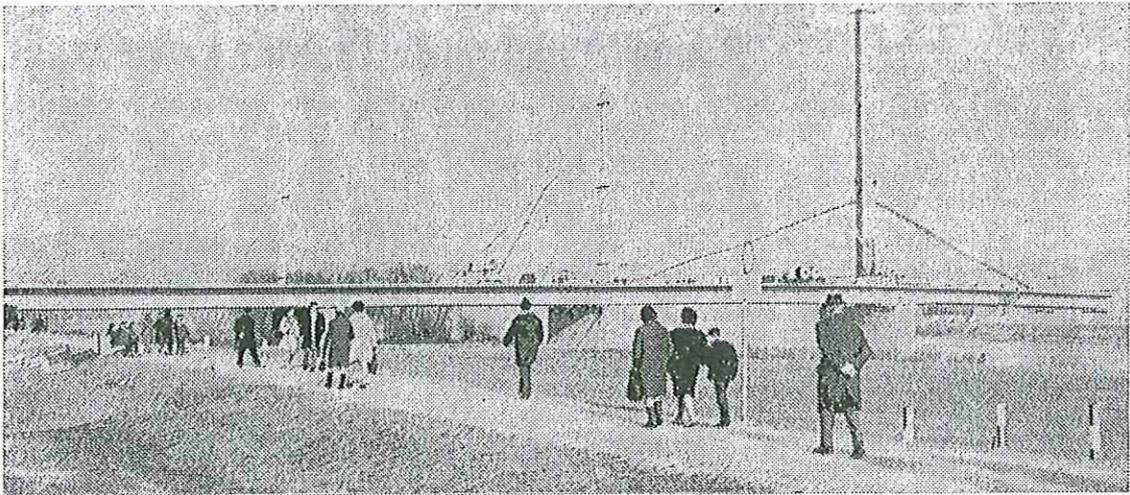
Öö. Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
Do, 17. Feb. 1972



Ein Bild aus dem Arbeitsalltag beim Bau der neuen Linzer Donaubrücke: Um auf den mächtigen Pylon zu gelangen, klettern die Arbeiter Artisten gleich diese schwankende, provisorische Hängebrücke empor.

Photo: OÖN-Aigner

Nachrichten, von Tag zu Tag, S. 7
Di, 22. Feb. 1972

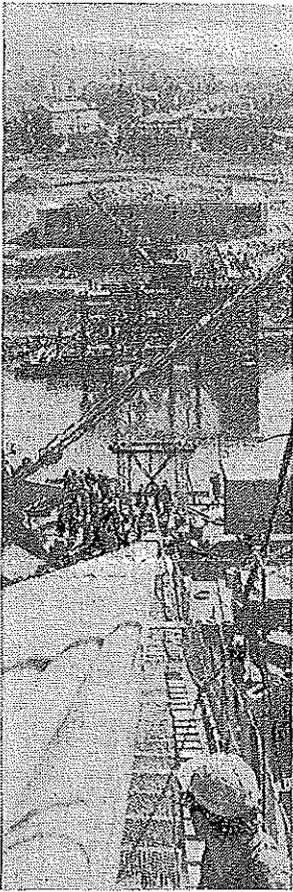


Die neue Donaubrücke ist ein Magnet für Tausende, die auf der Urfahrer Seite der Donau das Werden dieses großen ~~Bauwerkes~~ spazierengehend bestaunen. Am meisten macht den Beobachtern der Umstand zu schaffen, daß das ab dem Strompfeiler (unter dem Pylon) ins Nichts ragende Brückenfeld deutlich (um 1,20 Meter) „durchhängt“. Wie Fachleute versichern, hat das schon seine Richtigkeit: wenn die Seile gespannt sind, wird sich der stählerne Koloss heben, bis die errechnete Krümmung erreicht ist. Photo: OÖN/Aigner

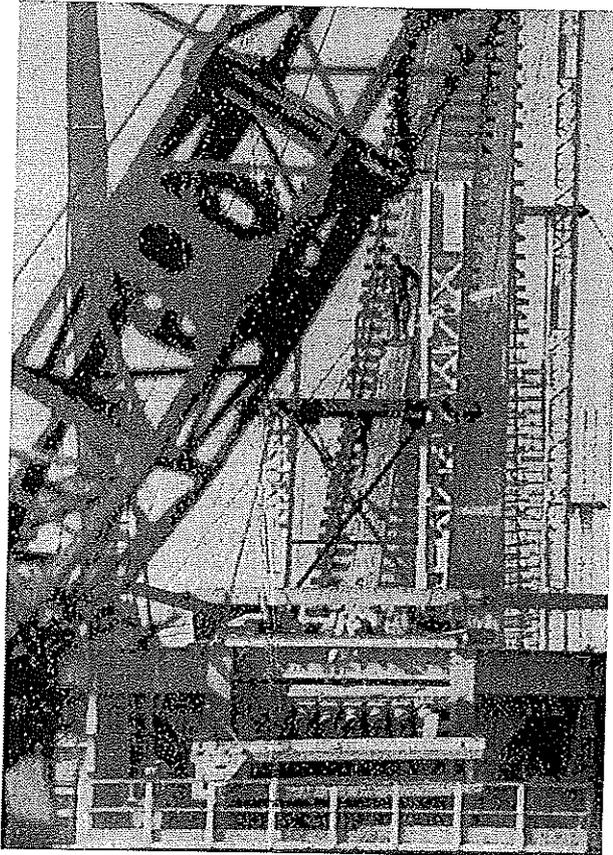
FR, 17. März 1972

kauf zu Tap

ÖÖ. NACHRICHTEN 5



Aus der Perspektive des Arbeiters in luftiger Höhe wirken die Brückenbesichtiger klein und unscheinbar. Der Blick auf den markanten Einschnitt, den die Ostumfahrung in die Stadt legt, ist dafür um so ungewöhnlicher.



Das verwirrende Geflecht von Seilen und Trägern der Donaubrücke gibt kaum den Blick frei auf den Menschen, der in diesem Spinnennetz der Technik, das er selber konstruierte, verloren wirkt. Photos: ÖÖN/Aigner

Erstes Brückentragseil montiert Ab Dezember rollt der Verkehr

LINZ (ÖÖN-mb). Auf schwan-
~~henden~~ ~~seilern~~ balancierten Ar-
beiter wie Artisten hinauf zum
Pylon der 2. Linzer Donau-
brücke. ~~Hoch über dem rötlichen~~
~~Stahl~~ der Brücke und der fast
schwarzen Donau ist ihre Auf-
gabe die Montage der gebündel-
ten Tragseile, die schon Ende
1972 der fertigen Brücke Stabi-
lität und zugleich Elastizität ge-
ben sollen. Vorgestern wurde
der Einbau des ersten dieser aus
24 Einzelseilen bestehenden
Seilbündels abgeschlossen. Ein
markanter Abschnitt auf dem
Wege zur Fertigstellung der
Brücke.

Bei einer Führung, die Landes-
hauptmann Dr. Wenzl, zugleich Bau-
referent des Landes, für Pressever-
treter angesetzt hatte, erläuterte
Landesbaudirektor Hofrat Dr. Aich-
horn gestern die Bedeutung der
Tragseilkonstruktion, die in Öster-
reich erstmals an einer Straßen-
brücke angewendet wird. Die Trag-
seile sind neben dem 63 Meter auf-
ragenden Pylon sozusagen das Herz-
stück der Brücke, die eine Stromöff-
nung von 215 Meter überspannt.

Nachdem sich das Tragwerk Ende

Februar vom Pylon aus 60 Meter
vorgeschieben hatte, konnte mit dem
Einziehen des untersten Seilbün-
dels begonnen werden. Es setzt sich
aus 24 Einzelseilen zusammen, von
denen jedes 6,9 Zentimeter dick ist.
In 22 Meter Höhe ist das durchge-
hende Seil auf ein Stahlager im
Pylon aufgelegt.

Es bietet korrosionsfreie Sicher-
heit, denn es kann nie ersetzt oder
erneuert werden. Allerdings wird,
wie die Sachverständigen überzeu-
gend darlegten, eher die Donau-
brücke zu klein oder zu unmodern,
als daß sich die Seile, die sie halten,
abnutzen.

Durch den Einbau dieses Seilbün-
dels machte auch der Brückenvor-
bau einen Ruck nach oben. Das vor-
her durchhängende Tragwerk hob
sich genau nach Plan um 1,60 Meter.
All diese technisch überaus kompli-
zierten Vorgänge waren lang zuvor
in minutiösen Versuchen erprobt
worden. Es klappte dann auch wie
im Bilderbuch.

Die Arbeiten an der Donaubrücke,
der Schlüsselstelle der Linzer Ost-
umfahrung, sind, wenn die optimi-
stischen Prognosen eintreffen, bis
zum Dezember 1972 soweit gedie-
hen, daß der Verkehr rollen kann.
Die nochmalige Durchrechnung aller
statischen Werte, die man auf Grund
mehrerer Brückeneinstürze in Öster-
reich und im Ausland vorgenommen
hatte, verzögerte zwar die Arbeiten
gegenüber dem ursprünglichen Zeit-
plan um drei bis vier Wochen, aber,
wenn das Wetter mitspielt, will man
die Brücke heuer noch „hinkriegen“.
Wenn sie sich dem rechten Donau-
ufer nähert, wird auf der linken
Brückenseite schon der Asphalt auf-
getragen werden.

Als markantester Blickfang an der
Donau gewährt die Brücke auch
völlig neue Ausblicke auf Linz —
besonders von der Höhe des Pylons

aus. In den Genuß dieser Perspekti-
ven kommen allerdings nur die Ar-
beiter, und die dürften den Vorzug

Auf zum **MAXIMARKT . . .**

KAFFEE und TEE

zu sensationell tiefen Preisen bei der

MICKSTÖTTER

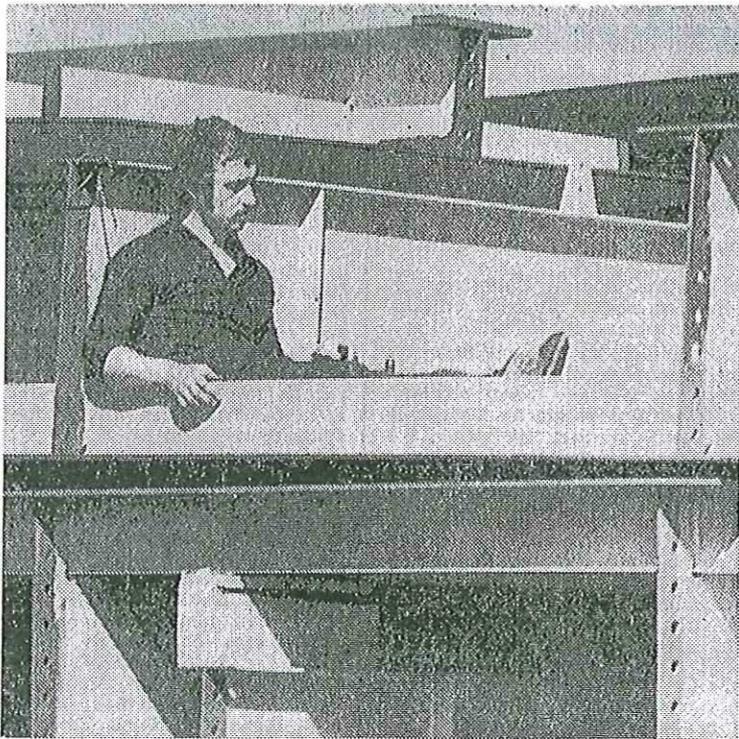
40 Jahre

JUBILÄUMSPRÄSENTATION

Ab 20. März 1972 mit Gratis-Verkostung.

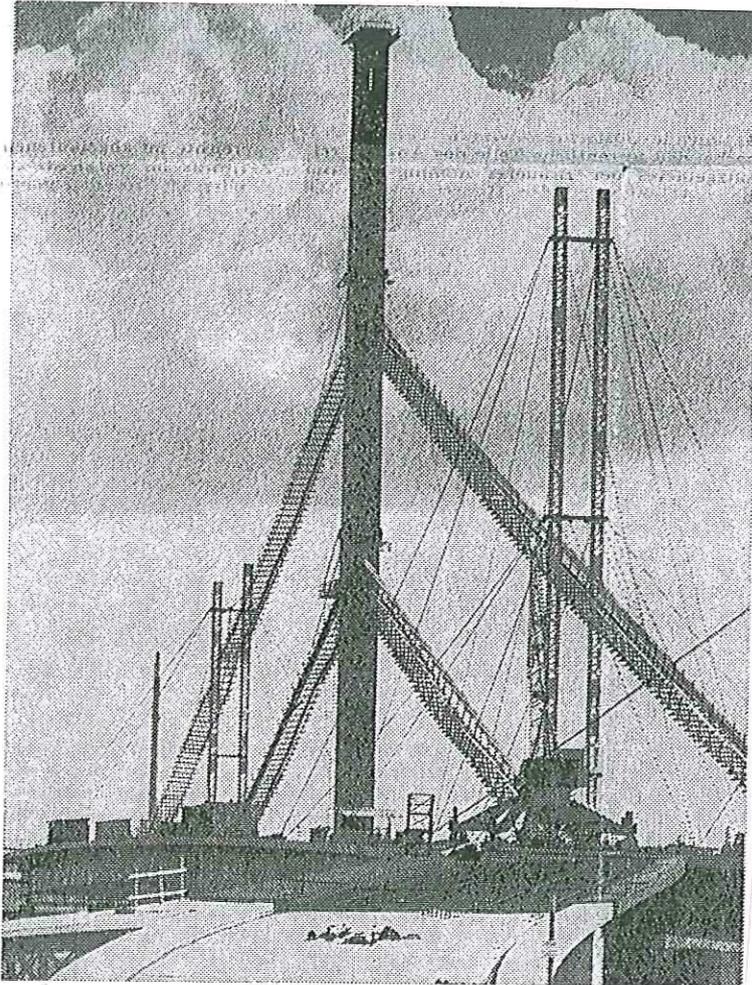
bei der Konzentration, die sie für
ihre diffizile Arbeit aufbringen müs-
sen, kaum zu würdigen wissen.

Von
ÖÖ. Nachrichten, Tag zu Tag, S. 7
D, 21. März 1972



In luftiger Höhe der neuen Linzer Donaubrücke, im Gewinkel der gewaltigen Eisenträger, hat sich ~~in der Mittagspause~~ ein Sonnenhungriger einen Minibalkon gefunden, in den die Sonne mit Macht hineinknallt. Ob Parkbank, Hüttenwand oder Baustelle: eine solche Märzhitze muß man nützen.
Photo: OÖN/Aigner

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
M, 24. Mai 1972



Die in Bau befindliche Linzer Donaubrücke ist wieder ein Stück ihrer Fertigstellung nähergerückt. ~~Vor kurzem wurde~~ auch das zweite Tragseil durch den Pylon gezogen. Wenn das Wetter weiterhin mitspielt, soll die Brücke schon heuer im Dezember befahren werden können.

Photo: OÖN/Aigner

Von Tag zu Tag
Di, 6. Juni 1972

Harte Nuß bei Linzer Brückenbau: Wieder Versuche mit Probeseil

LINZ (ÖÖN-hw). Im August soll das dritte Stahlseil über den Pylon der neuen Linzer Donaubrücke gespannt werden. Vorerst müssen aber die Techniker — besser gesagt: die Hersteller des Stahlseiles — noch eine harte Nuß knacken, weil ein Probeseil in Testversuchen nicht das gewünschte Ergebnis gebracht hat und Drahtbrüche bei Dauerschwingversuchen auftraten.

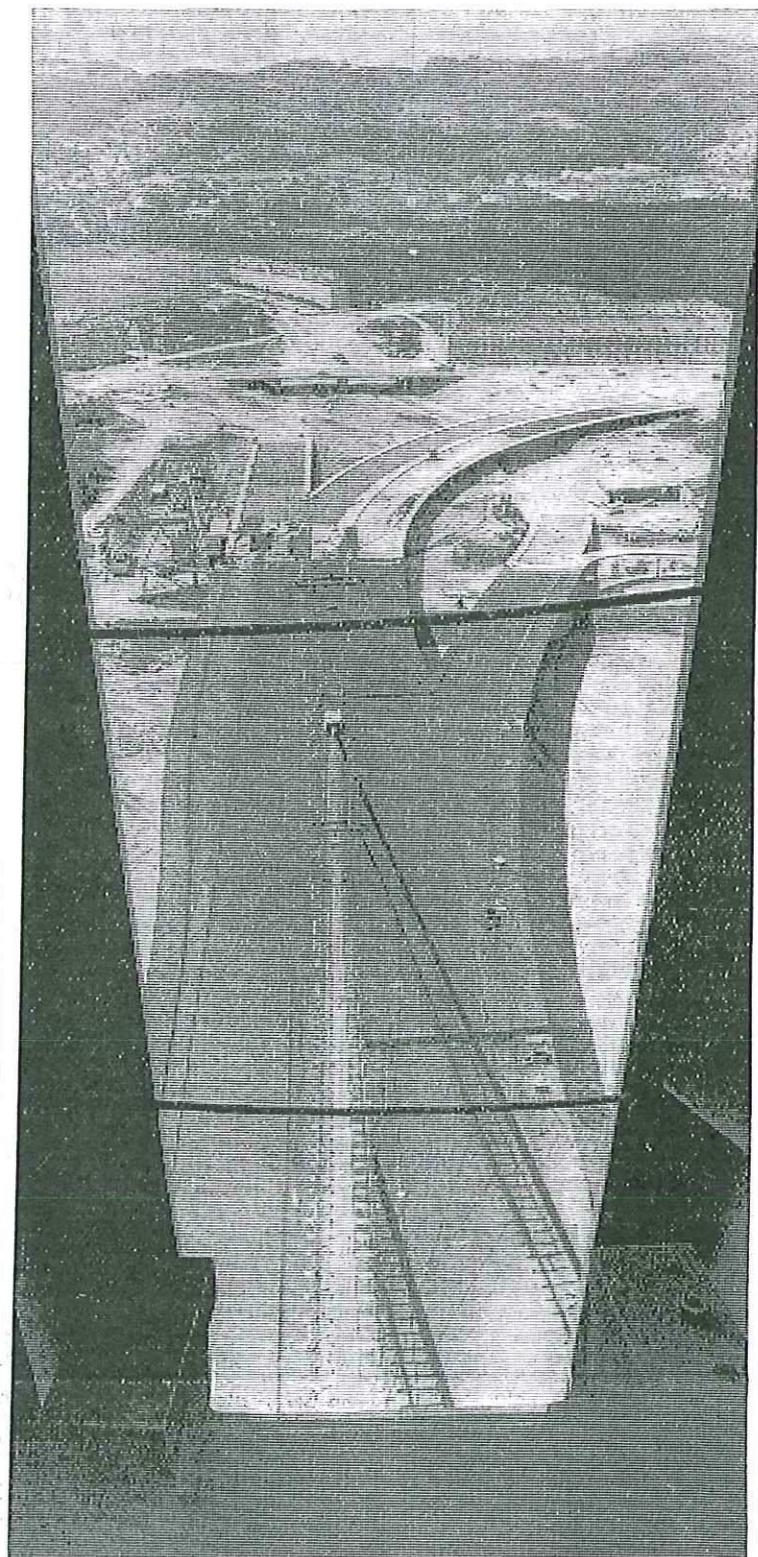
Doch Hofrat Dipl.-Ing. Mittermayr, Leiter der Brückenabteilung in der Linzer Landesbaudirektion, ist zuversichtlich: „Es wurde bereits ein neues Seil angefertigt, das das Last-

wechselspiel bis jetzt 500.000mal ohne geringsten Schaden ausgehalten hat.“ Das neue Seil wird zur Zeit in einem Prüfstand in der Bundesrepublik Deutschland noch auf Zug beansprucht.

Beim Versuch mit dem ersten Seil waren die Schäden bei etwa einer 400.000maligen Beanspruchung auf Zug aufgetreten. In den Versuchen wird bis zum vorgeschriebenen Sicherheitsraum geprüft, der um ein 2,4faches größer als die tatsächliche Belastung der Linzer Donaubrücke ist.

Außerdem wird das Seil auf dem Prüfstand so oft auf Zug geprüft, wie es in der Praxis kaum der Fall sein wird, wenn man eine dreimalige Höchstbelastung pro Tag annimmt. Hofrat Mittermayr: „Diese Anzahl der Höchstbelastungen, die auf dem Prüfstand simuliert wird, erreichen wir in der Praxis nicht einmal in ein paar hundert Jahren.“

Bekanntlich sind es drei Stahlseile, die über den 65,4 Meter hohen Pylon gespannt werden. Doch nur im dritten Seil — das allerdings das längste ist — war „ein Wurm“ drinnen. Die beiden anderen Seile sind bekanntlich schon gespannt, und es gab auch auf den Prüfständen in dieser Hinsicht keine Komplikationen.



Neue Perspektiven eröffnen sich vom 65 Meter hohen Pylon der neuen Linzer Donaubrücke. Über dieses Podest, das den Blick nach Urfaur freigibt, wird das dritte und längste Tragseil gespannt werden. ÖÖN-Photo

Nachrichten, VorTag zu Tag, S. 7
FR, 20. Juli 1973

zum Schlieren schnell vorweg...

Kletterern Riegel vorgeschoben Brückenpylon wird nun versperrt

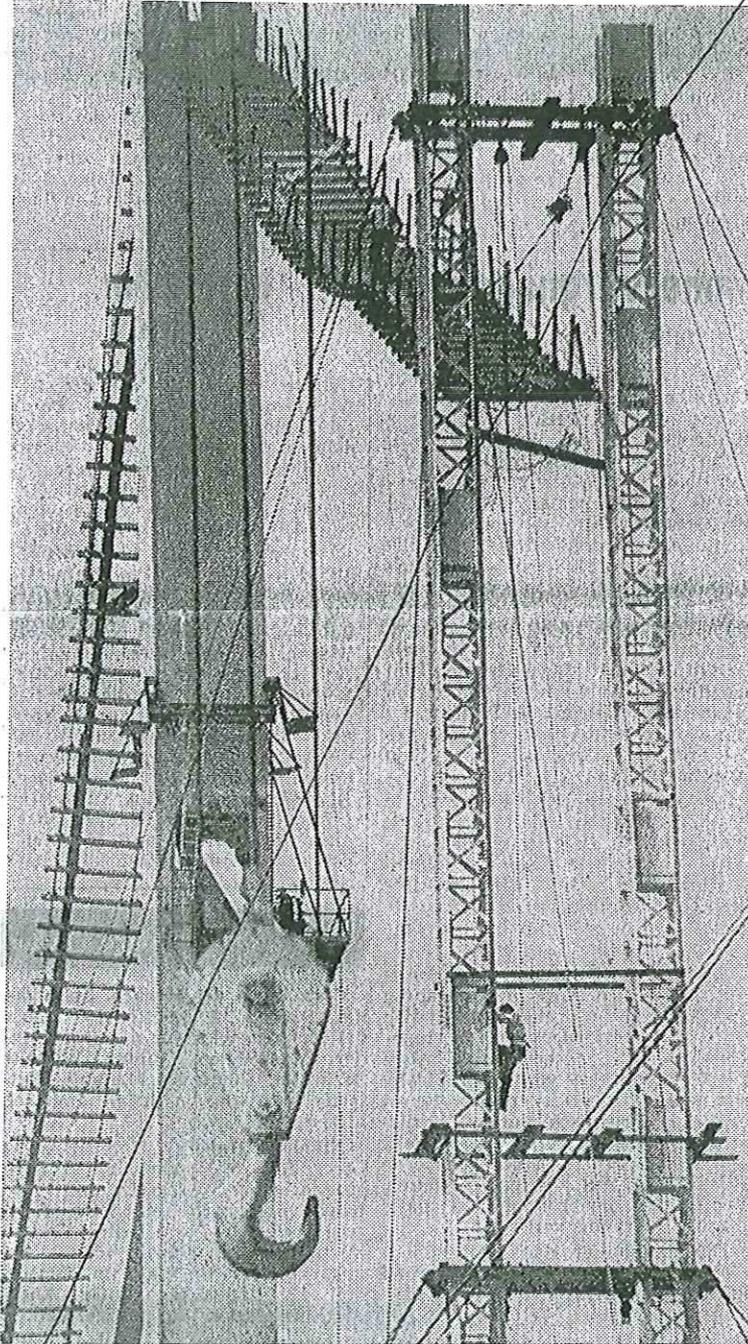
LINZ (ÖÖN). Da die versperrbaren Türen für die Einstiege in das Tragwerk und den Pylon der neuen Linzer Donaubrücke noch nicht geliefert wurden, wird vorläufig wenigstens der Ausstiegdeckel an der Pylonspitze versperrt. Mit dieser Maßnahme reagierte das Land auf einen ÖÖN-Bericht, in dem kritisiert worden war, daß jedermann den Pylon der Brücke erklimmen und dabei leicht zu Schaden kommen kann.

Am Ausstiegdeckel an der Pylonspitze ist ebenfalls eine Absperrvorrichtung angebracht. Bisher hatte man zu Belüftungszwecken (im Inneren der Brücke fanden noch kleinere Anstreicherarbeiten statt) den Deckel nicht versperrt. Dies wird nunmehr nachgeholt und die Lüftung erst vorgenommen, wenn der untere Einstieg in den Pylon abgesperrt werden kann.

In einem Schreiben des Amtes der Landesregierung an die ÖÖN heißt es, bereits bei der Planung sei vorgesehen gewesen, die Türen an den Widerlagern, wo der Einstieg in das Tragwerk beginnt, mit tosischen Schössern zu sperren. Das geschah auch, es stellte sich aber heraus, daß es leicht möglich ist, das Tragwerk selbst und damit den Laufsteg unter Umgehung dieser Türen zu erreichen.

Zusätzliche versperrbare Türen, auch beim Einstieg in den Pylon, wurden zwar schon im Jänner 1973 bestellt, die Firma hat aber noch nicht geliefert. Darum behilft man sich nun in der Zwischenzeit auf andere Weise:

Neuigkeiten von Tag zu Tag, S. 7
Mo, 24. Juli 1972



Wie die schwankende Seilbrücke über den gähnenden Abgrund spannt sich das dritte Tragsseil für die zweite Linzer Donaubrücke hinauf zu der schlanken Nadel des Pylons. Die Arbeit in der schwindelnden Höhe ist ein Job für ausgesuchte Spezialisten; den anderen wird schon schlecht beim Zuschauen allein.

Photo: OÖN/Aigner

Nachrichten, Von Tag zu Tag
S.5

Di, 1. Aug. 1972

Brückenschlag steht bevor Drittes Seil wird eingezogen

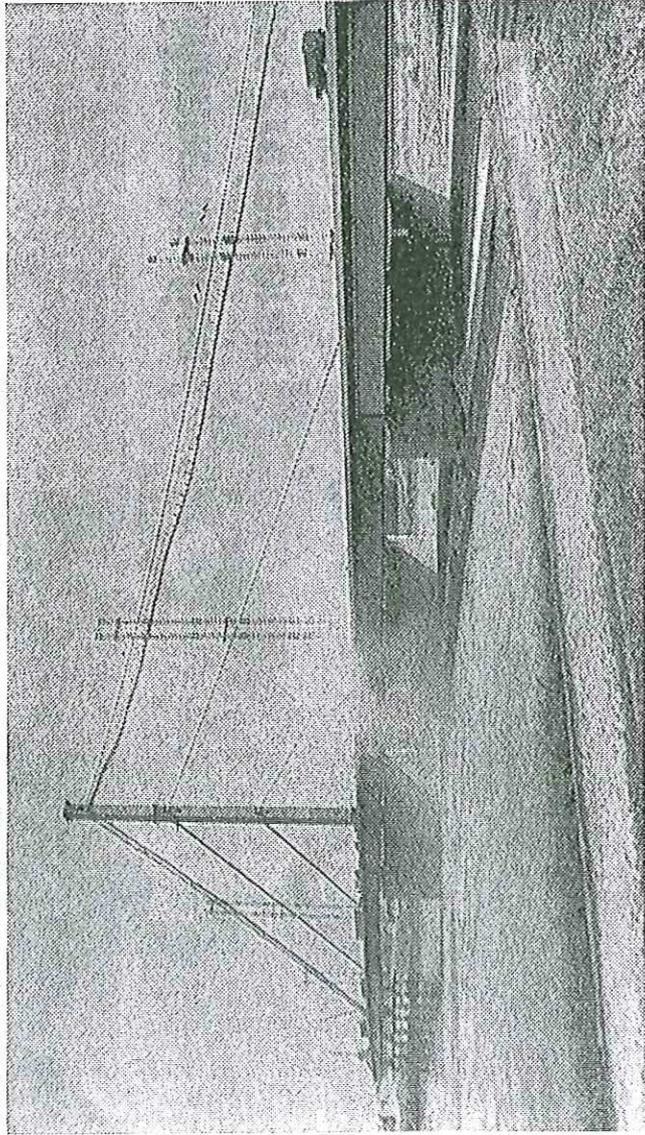
LINZ (ÖÖN-hw). Der so greifbar nahe scheinende Brückenschlag nach Linz läßt noch etwas auf sich warten. Wie Oberbaurat Dipl.-Ing. Schimetta

von der Landesbaudirektion den ÖÖN mitteilt, wird vorerst das dritte Seilbündel gezogen. Wahrscheinlich Mitte September werden die beiden letzten Stahlbauteile montiert. Erst dann ist das Linzer Widerlager erreicht.

Derzeit — die Arbeiten dafür haben vergangene Woche begonnen — wird das aus 22 Seilen bestehende Seilbündel eingezogen. Das dritte Seil ist am längsten und wird nur knapp unterhalb der Spitze des 65 Meter hohen Pylons geführt. Bekanntlich hatte es gerade um dieses Seil einige Aufregung gegeben, weil sich vor einigen Monaten in Tests gezeigt hatte, daß das Probeseil den Dauerschwingungsversuchen nicht standgehalten hatte.

Doch schon Mitte August wird wahrscheinlich der erste Arbeiter über die neue Donaubrücke von Urzahr nach Linz oder umgekehrt spazieren können, weil zu diesem Zeitpunkt ein provisorischer Brückenschlag zum Linzer Widerlager erfolgt.

Die am Brückenbau beteiligten Firmen sind mit dem Fortgang der Arbeiten zufrieden, die bisher mit dem Zeitplan ziemlich übereinstimmen. Bekanntlich soll die neue Linzer Donaubrücke schon im Spätherbst fertiggestellt sein. Gegen Jahreschluß soll dann schon der Verkehr über die Brücke und über die neue Trasse der Ostumfahrung rollen.



Nur noch wenige Meter trennen die Brückenbauer vom Widerlager auf der Linzer Seite. Mitte September soll die Brücke „geschlagen“ sein. Allerdings bietet dieses Bauwerk auch jetzt schon einen imposanten Anblick.

Nachrichten, S. 7, von Tag zu Tag
Di, 12. Sept. 1972

Zähneklappernd vor Kälte folgten Hunderte von Festgästen gestern vormittag den Reden, die beim Richtfest für die ~~zweite Linzer Donau-Straßen-~~

~~brücke gehalten wurden.~~ Maßarbeit, wie sie von Technikern und Arbeitern bei einem solchen Bauwerk verlangt wird, setzt man bei Festrednern ohnehin nicht voraus. Daß aber die Herren am Pult immer wieder der Illusion in die Falle gehen, daß die Länge einer Rede über deren Güte etwas aussagt, verwunderte erst recht diejenigen, die sich ohne Mantel und Hut bei vorwinterlichen Außentemperaturen zu dem Festakt eingefunden hatten.

Für manche gab es noch einen anderen Anlaß zur Verwunderung. Bürgermeister Hillinger stand zwar in recht redebereiter Position, und man hatte allgemein angenommen, daß das Stadtoberhaupt zu diesem Anlaß auch einige Worte verlieren würde. Aber Hillinger war dazu im

Richtfest mit Goldwaage

Protokoll nicht ausersehen, was im Lager seiner Gesinnungsfreunde sichtlich Unmut auslöste. Das zwischen Bautenministerium, Vöest und Landesbaudirektion festgelegte Protokoll räumte Hillinger keinen Platz am Pult ein, obwohl — so hörte man es aus SP-Kreisen — die Stadtgemeinde Linz heduzende Vorleistungen für diesen Brückenbau (Ostumfahrung) erbracht hat, und es sich daher geschickt hätte, auch den Repräsentanten der Stadt zu Wort kommen zu lassen.

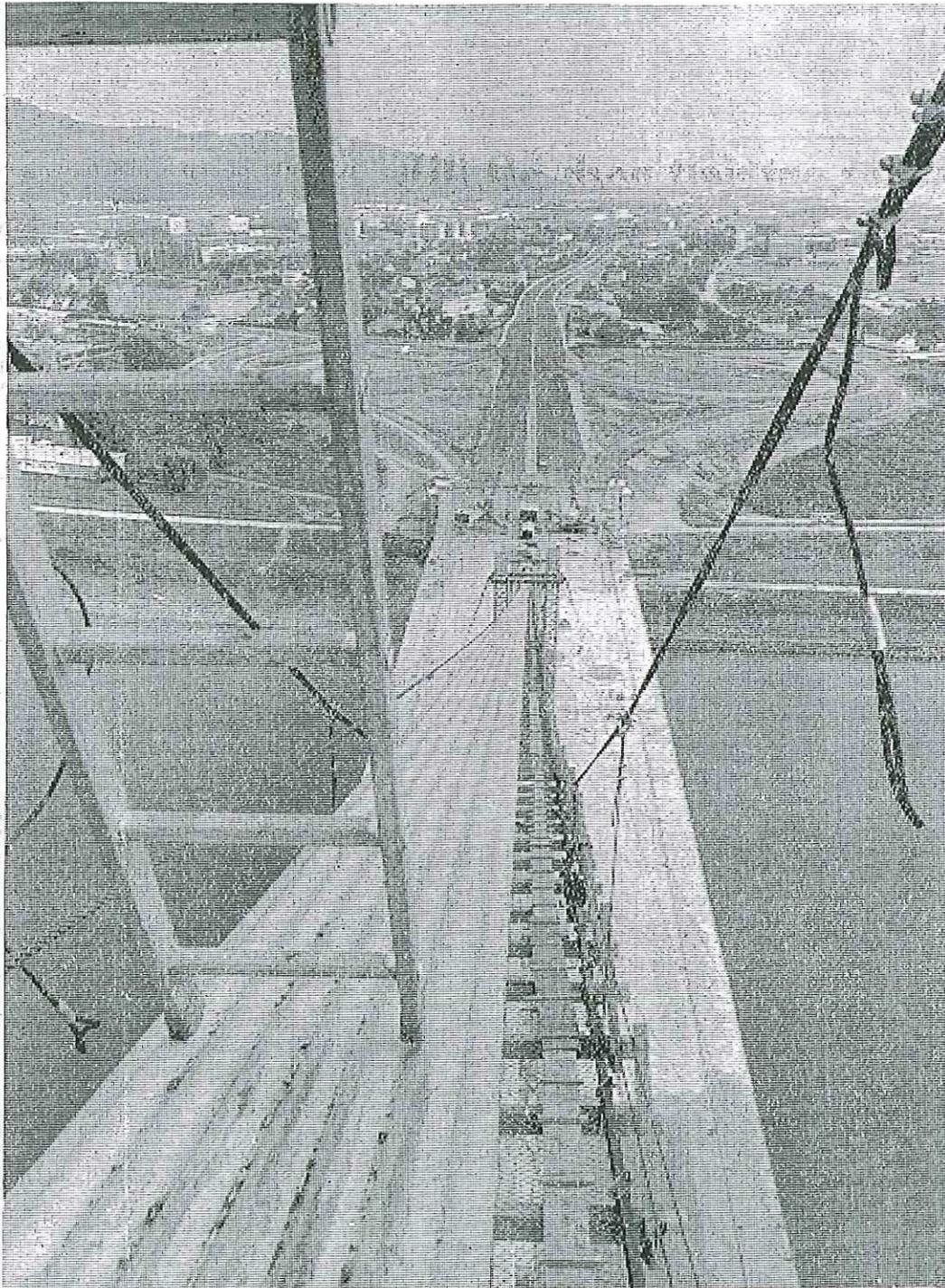
Man spürte deutlich, wie jetzt schon alles auf die Goldwaage der Vorwahlwerbung (Landtags- und Gemeinderatswahlen im Herbst 1973) gelegt wird. Und argwöhnisch wurde von SP-Seite vermerkt, wie Lan-

deshauptmann Doktor Wenzl sich ins

ORF-Rampenlicht schob, ganz wie zu Kotzinas Bautenminister-Zeiten... So nützt halt jeder seine Chance, und wenn das jetzt von der SP geführte Bautenministerium zum Protokoll seinen Sanktus gibt, warum nicht erst recht. Zur Eröffnung der Brücke vor Weihnachten wird Hillinger als Redner ausersehen sein, hörte man gestern. Es sei doch nur ein Richtfest gewesen, und da dürfe man — betonten neutrale Stellen — nicht so kleinlich denken. Nur zählen solche Gedanken auf der Goldwaage der Politiker nichts. Erschauernd, wenn man sich vergegenwärtigt, wie viele Gewichte da noch bis zum Urnengang in mehr als einem Jahr aufgelegt werden.

-ga-

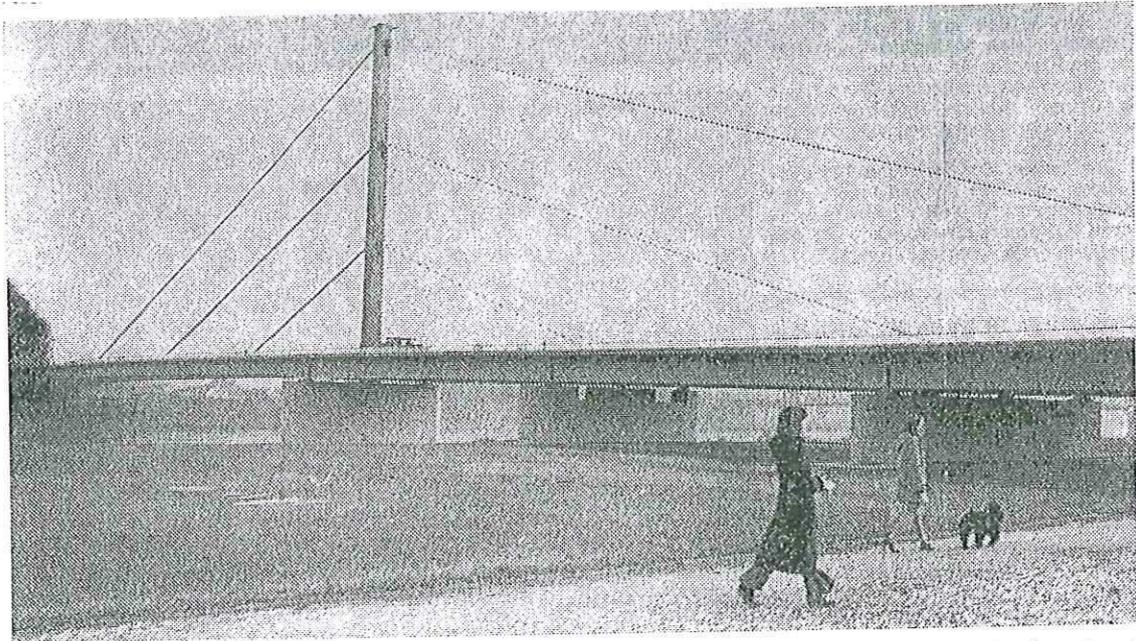
Newsichten, von Tag zu Tag, S. 7
SA, 23. Sept. 1972



Imposante Perspektiven eröffnen sich von der Spitze des 65 Meter hohen Pylons der neuen Donaubrücke in Linz. Besonders eindrucksvoll ist dabei dieser Blick auf den weiteren Verlauf der Ostumfahrung, die das Industriegebiet verkehrsgerecht erschließen wird. Im Hintergrund ragt auch noch der 180 Meter hohe Schlot des Fernheizwerkes auf. Im Oktober soll der Verkehr schon über die neue Trasse rollen. Bis Dezember bilden allerdings die Auffahrtsrampen zur Brücke noch eine vorläufige Endstation. Erst nach Fertigstellung des Brückenbauwerkes wird die langersehnte Entlastung für den Nah- und Fernverkehr im vollen Ausmaß zum Tragen kommen.

OÖN-Photo

Nerdwien, von Tag zu Tag, S. 7
Mo, 30. Oktober 1972

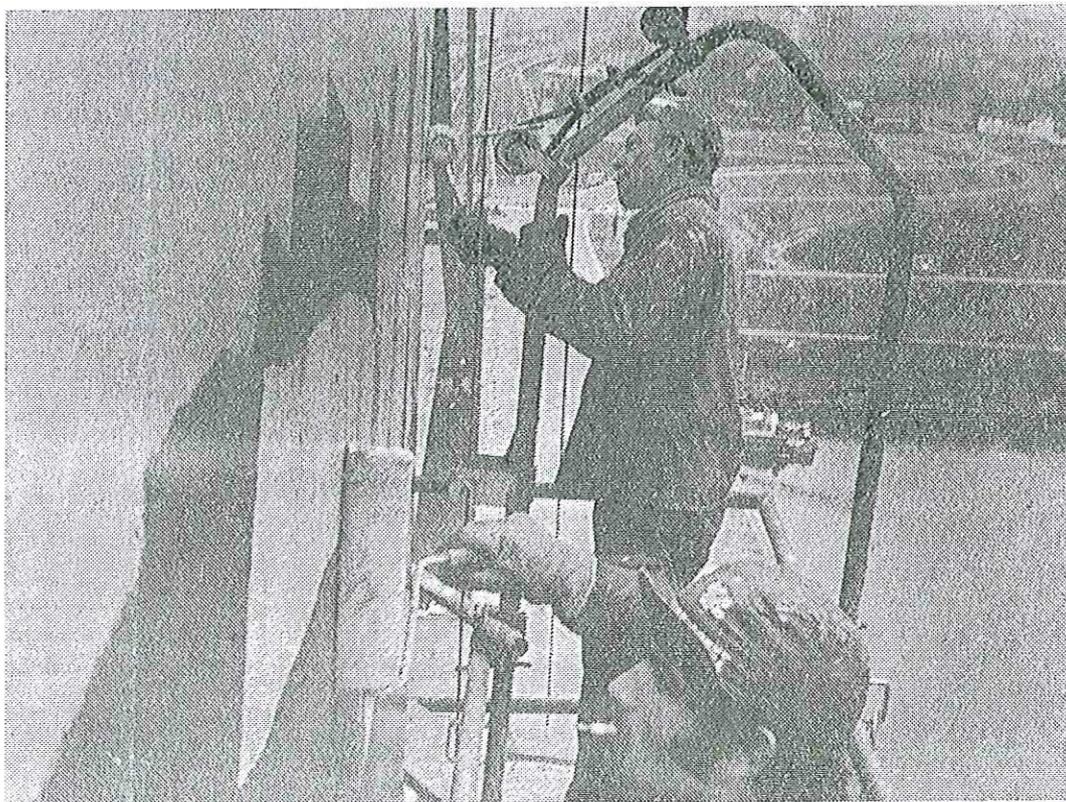


Aus dieser Perspektive bietet sich die neue Linzer Donaubrücke scheinbar als fertiges Bauwerk. Doch es dauert noch etliche Wochen, ehe dieser wesentliche ~~Bestandteil~~ ~~der~~ ~~Linzer~~ ~~Kreis~~-Autobahn seiner Bestimmung übergeben wird. Was mit dem Auto noch nicht möglich ist, schaffen zahlreiche Spaziergeher — allerdings verbotenerweise: sie überqueren den neuen Donauübergang schon jetzt und warten nicht darauf, daß das Eröffnungsband durchschnitten wird.

Photo: OÖN/Aigner

Nachrichten, Vortag zu Tag, S.5
Do, 9. Nov. 1972

Artisten hoch über der Donau



In schwindelnder Höhe auf einer zerbrechlich wirkenden Bühne arbeiten derzeit Anstreicher am Pylon der dritten Linzer Donaubrücke. Der 65 Meter hohe Brückenpfeiler muß viermal von oben bis unten gestrichen werden. Zwei Lagen Korrosionsschutz, dann zwei Lagen Deckfarbe. Die Männer, die dieses gefährliche Handwerk ausüben, beweisen fast artistisches Geschick. Wenn sie weit über das Bühnengeländer hinausgebeugt auch den äußersten Winkel noch erreichen, stockt dem Zuschauer der Atem. Wie gefährlich die Arbeit ist, bestätigt der Vorarbeiter Peter Lick. Seit zwanzig

Jahren im Geschäft, war eben dieser Brückenbau fast zu seinem Verhängnis geworden. „Nur ein unbedachter Schritt, und ich stürzte rund neun Meter tief ab“, schildert er seinen Unfall. Daß er nur mit Prellungen davonkam, grenzt an ein Wunder. Die Malerarbeiten am Brückenpfeiler, insgesamt auf 14 Tage anberaunt, sind fast zu Ende. Für rund 800 Quadratmeter mußten 240 Kilogramm Farbe aufgewendet werden. Auf die Artisten mit Pinsel und Malerrolle aber wartet schon der nächste gefährliche Auftrag. Nun muß die Unterseite der Brücke mit Schutzfarbe versehen werden. (Aigner)

Newsdaten, Ven Tag zu Tag, S.5
Di, 14. Nov. 1972

Linz: Neue Donaubrücke wird bereits am 16. Dezember eröffnet

LINZ (LK). Übermorgen in einem Monat, also am 16. Dezember, wird **Bautenminister Moser die zweite Linzer Donaubrücke eröffnen. Damit kann noch vor den Weihnachtsfeiertagen die Brücke dem Verkehr übergeben werden, was sicherlich wesentlich zu einer Entlastung des Ausflugsverkehrs in das Mühlviertel beitragen wird.**

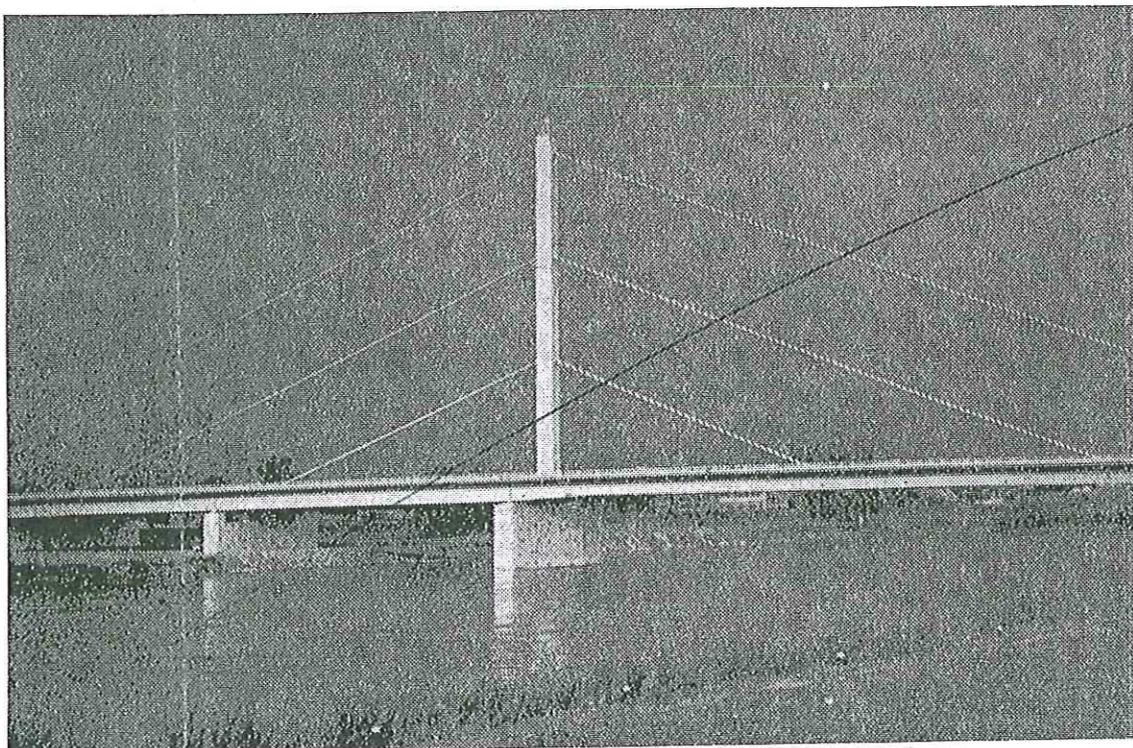
Gleichzeitig steht auch das Teilstück **Semmelweisstraße—Hafenstraße** der Mühlkreis-Autobahn (chemals Linzer Ostumfahrung) kurz vor der Fertigstellung. Derzeit werden nur noch abschließende Belagsarbeiten im Bereich des Brückenkopfes Linz (Hafenstraße) durchgeführt, so daß mit der Verkehrsfreigabe bereits in den nächsten Tagen zu rechnen ist. Den Kraftfahrern wird damit in diesem Bereich ein

Autobahnteilstück in einer Länge von rund drei Kilometern zur Verfügung stehen, was vor allem eine Entlastung des Straßenzuges **Franckstraße—Gruberstraße** bedeutet.

Außer den bereits früher fertiggestellten Brücken (Prinz-Eugen-Straße und Derfflingerstraße) sind Brücken zur Unterführung der Verbindungsbahn mit einer Länge von rund 90 Metern und der Hafenstraße mit einer Gesamtlänge von 360 Metern errichtet worden. Die Kosten betragen 40 Millionen Schilling. Dazu kommen noch 30 Millionen für den Straßenbau, 15 Millionen für Grundeinlösungen und vier Millionen für die Beleuchtung. Insgesamt wurden also von der Bundesstraßenverwaltung für dieses Autobahnteilstück 89 Millionen Schilling aufgewendet.

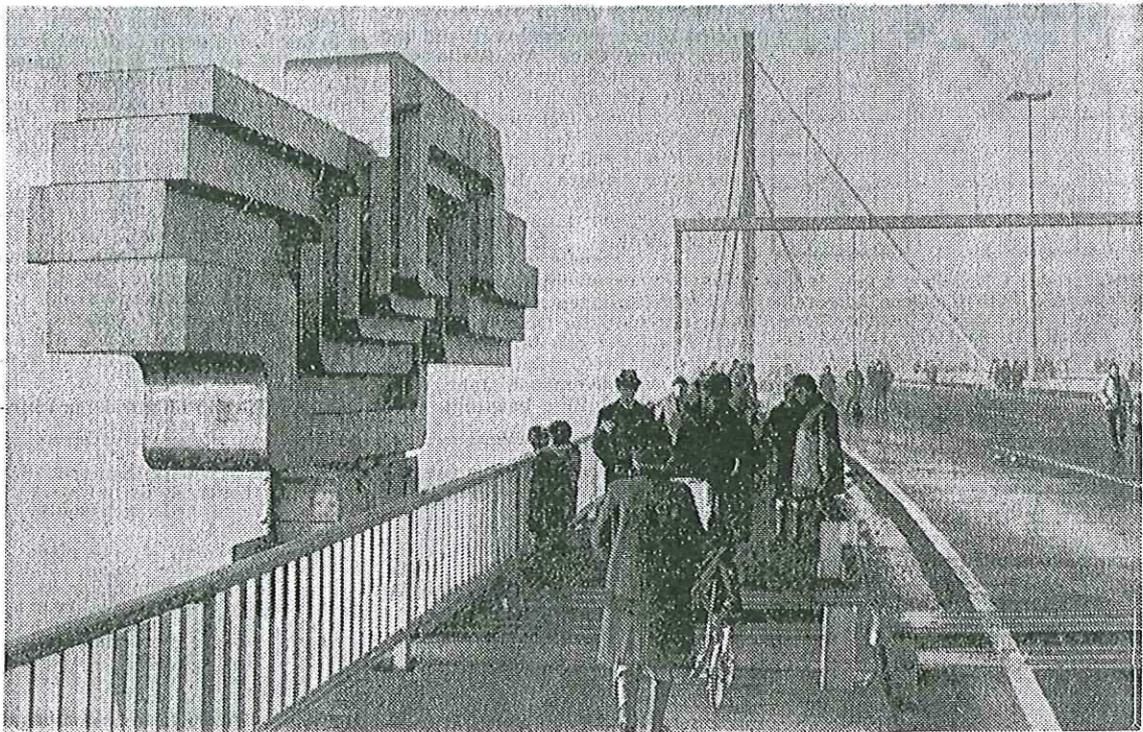
Nachrichten, Von Tag zu Tag, S.7
SA, 25. Nov. 1972

Lichterschauspiel der Natur



Das winterliche Schneegestöber, das Freitag über Linz aufzog, ließ den Himmel tiefschwarz werden. Ein letzter Sonnenstrahl, der durch ein Wolkenloch schien, ließ die neue Donaubrücke hell erglänzen. Zahlreiche Passanten, die um diese Zeit unterwegs waren, bestaunten dieses Lichterschauspiel der Natur.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S.5
Mo, 11. Dez. 1972



Das offizielle Eröffnungsdatum am kommenden Samstag hinkt hinter den Tatsachen her: längst schon hat Linz seine dritte Donaubrücke in Besitz genommen — wenn auch vorerst nur die Fußgeher. Gestern, bei strahlendem Sonnenschein ~~fanden sich~~ beim Lokalausgensein die Marschierer und Kinderwagelschieber als absolute Alleinherrscher auf der breiten Fahrbahn. Viel bewundert wurden die moderne Plastik aus Chromnickelstahl von Helmut Gsöllpointner, „Verbindung“, am westlichen Brückengeländer und der gewaltige Pylon. „Brückenschauen“ war jedenfalls an diesem Sonntag der Volkssport der Zuhausegebliebenen. Photo: OÖN/Aigner.

Ventil für Verkehrsexplosion: Neue Linzer Brücke schafft Platz

LINZ (ÖÖN-hw). Samstag mit- tag ist es soweit: mit der Über- gabe der neuen Linzer Donau- brücke wird ein ~~Schlüsselstein~~ ~~unter~~ ein Verkehrsdilemma gezo- gen, das den Kraftfahrern jahre- lang Zeit und Nerven gekostet hat. Die nahelose Autobahnver- bindung von Urfahr bis zur Franckstraße wird aber nicht nur für die Eisenbahnbrücke die längst fällige Entlastung brin- gen, sondern auch den Verlauf der innerstädtischen Verkehrs- ströme entscheidend beeinflus- sen.

Eine spürbare Verbesserung steht jedenfalls auf der Eisenbahnbrücke bevor, die jetzt noch in der abend- lichen Verkehrsspitze bis zu 2200 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen muß. „Bis zu 65 Prozent werden in Hinkunft die neue Brücke benöti-

gen“, prognostiziert Dipl.-Ing. Ger- hart Holzleitner, der im Stadtbau- amt Linz mit der Verkehrsplanung betraut ist.

Dies wird aber erst dann der Fall sein, wenn alle Anschlüsse von der neuen Brücke vorhanden sind und eine direkte Verbindung von der neuen Brücke zur Leonfeldner Straße besteht.

Die Verkehrsplaner rechnen — wieder unter Berücksichtigung aller Anschlüsse — damit, daß die neue Donaubrücke in der abendlichen Verkehrsspitze von 1400 Fahrzeugen pro Stunde in Richtung Urfahr und von 450 in Richtung Linz passiert wird.

Wann die Verkehrsteilnehmer die neue Brücke akzeptieren, bleibt ab- zuwarten. Aus Erfahrung wissen die Statistiker, daß eine solche Um- stellung auf neue Verkehrswege mehrere Monate oder manchmal auch ein Jahr dauern kann.

Während man sich auf der Gru- ber- bzw. Franckstraße und auf dem Einbahnast zur Unteren Donaulände

eine wirksame Entlastung erwartet, dürfte die Auswirkung des neuen Brückenbauwerkes auf die Nibelun- genbrücke leider sehr gering sein, die mit 3900 Fahrzeugen pro Stunde am Abend an der Grenze ihrer Lei- stungsfähigkeit angelangt ist. Im Gegensatz dazu: die Spitzenlast der neuen Brücke ist mit 3200 Fahr- zeugen in der Hauptrichtung am Abend Richtung Urfahr und 2000 in der Gegenrichtung ausgelegt. „Aber Prognosen haben bekanntlich Un- sicherheitsfaktoren“, räumt der Ver- kehrsplaner ein, so daß vielleicht auch die Nibelungenbrücke von ihrer „neuen Nachbarin“ profitieren wird.

Mit der neuen Brücke und der 3,6 Kilometer langen Autobahn in der Stadt wird aber nicht nur eine Umschichtung des Verkehrs eintre- ten, sondern werden auch neue neuralgische Punkte geschaffen. In Urfahr wird sich das vornehmlich auf die Kreuzung Freistädter Straße — Linke Brückenstraße beschränken, in Linz muß aber zu den Spitzen- zeiten bei der Einmündung der Au- tobahn in die Franckstraße mit Stauungen gerechnet werden.

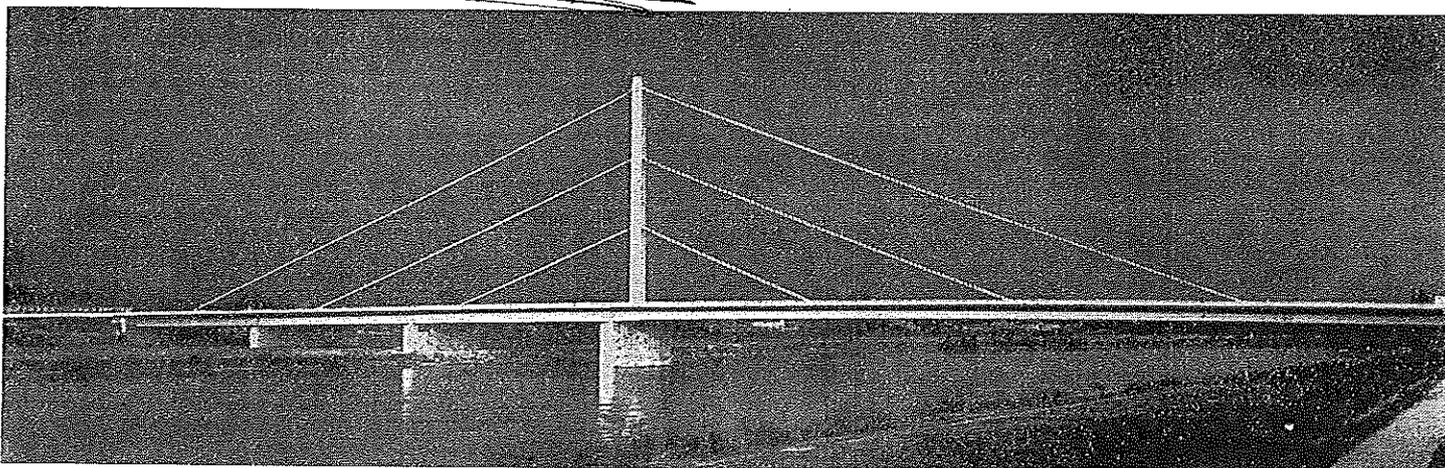
Ebenso werden sich bei der Ein- mündung der Rechten Brückenstraße in die Hafenstraße Komplikationen ergeben, wenn die Kraftfahrer erst einmal die neue Brücke „angenom- men“ haben. Der Verkehrsfluß wird es dort erforderlich machen, daß wahrscheinlich im Laufe des näch- sten Jahres der Hafenstraße der Vorrang eingeräumt wird. Diese Umkehr des Vorranges bedingt an diesem frequentierten Punkt eine Ampelregelung. Stärkeren Belastun- gen als bisher wird auch die Quer- verbindung von der Posseltbrücke zur Westumfahrung ausgesetzt sein, was sich vor allem bei der Kreuzung mit der Wiener Straße aus- wirken wird.

Mit einigem Bangen sehen die Verkehrsplaner aber in die Zukunft. Die momentan spürbaren Entlastun- gen durch die neue Brücke werden vielleicht schon in kurzer Zeit durch das verstärkte Verkehrsaufkommen wettgemacht.

Aus den Neuzulassungen an Per- sonenwagen in Linz muß darauf geschlossen werden. Waren es Ende 1971 noch 45.298 Personenautos, so wurden Ende November 1972 schon 49.031 registriert. Im Dezember 1970 waren es noch 41.185. Damit haben die Personenwagen in Linz in den vergangenen drei Jahren um mehr als 20 Prozent zugenommen.

Das ist ein Zuwachs, mit dem nie- mand gerechnet hat, zumal nach den Erfahrungswerten ein jährlicher Durchschnittszuwachs von 2500 Fahr- zeugen angenommen worden war.

2. LINZER DONAUBRÜCKE ihrer Bestimmung übergeben



Im Zuge des Ausbaues der Linzer Ostumfahrung, die als Teilstück der künftigen Mühlkreisautobahn zu verstehen ist, war ein Übergang über den Donaustrom erforderlich. Diese Stromüberquerung, genannt "Linzer Donaubrücke", hat mehrere

Aufgaben zu erfüllen, die nicht nur dem überregionalen Verkehr dienen, sondern auch weitgehendst dem regionalen Straßenverkehr im Ballungszentrum Linz eine große Entlastung bringt. So schafft das Brückenbauwerk einen äußerst günstigen

Anschluß an die Leonfeldner- und Freistädter Straße und bietet damit den im Mühlviertel wohnenden Pendlern eine gute Zufahrt in das Linzer Industriegebiet. (VÖEST, Stickstoffwerke, Hafen.)

Photo: ODN/Algnar

ARGE 2. DONAUBRÜCKE LINZ

Ausführung sämtlicher Bauarbeiten der Vorlandbrücken, Widerlager und Pfeiler durch die Firmen:

Mayreder, Kraus & Co.,

Baugesellschaft m. b. H.
4020 LINZ, Sophiengutstraße 20

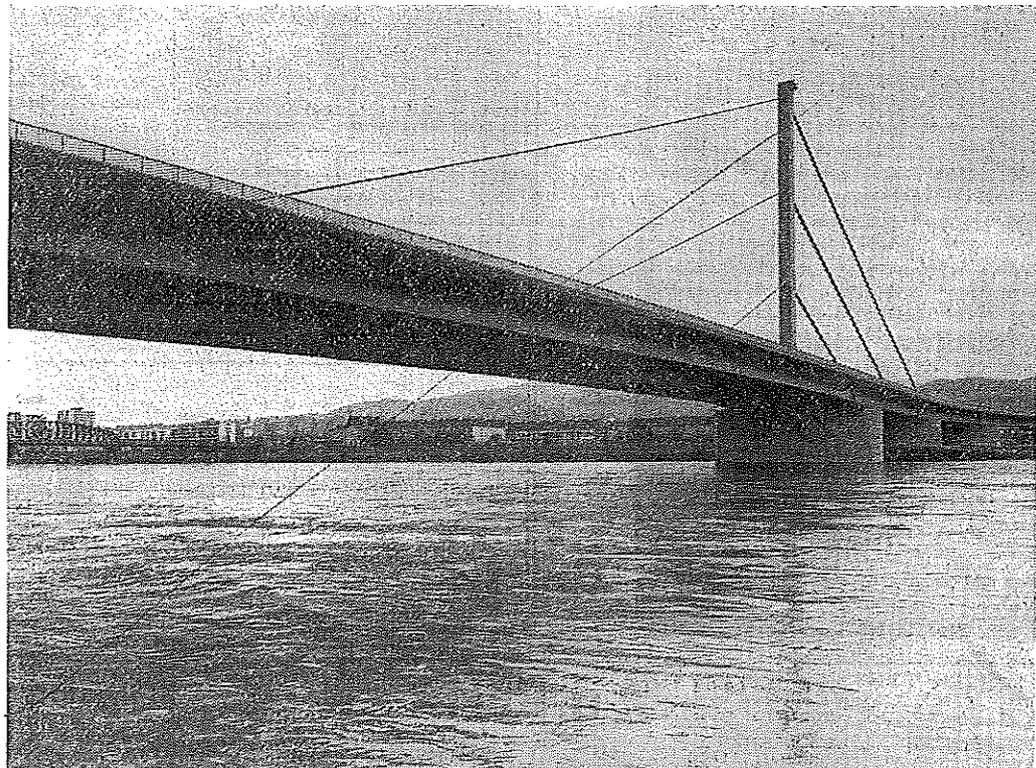
Ernst Hamberger

Tief- und Hochbau OHG.
4010 LINZ, Bürgerstraße 11

VÖEST

Die Brückenkonstruktoren des VÖEST-Stahlbaues beschränken sich nicht mit dieser ersten Mittelträger-Schrägseilbrücke Österreichs neue, zukunftsweisende Wege im Brückenbau.

Das VÖEST-Montageteam montierte in nur zwei Jahren mehr als 6000 Tonnen Stahlkonstruktionsteile.



VEREINIGTE
ÖSTERREICHISCHE EISEN-
UND STAHLWERKE AKTIEN-
GESELLSCHAFT, 4010 L i n z,
Muldenstraße 5
Telefon: 0 72 22 / 54 4 11;
Telex: 02 / 1421

2. LINZER DONAUBRÜCKE ihrer Bestimmung übergeben

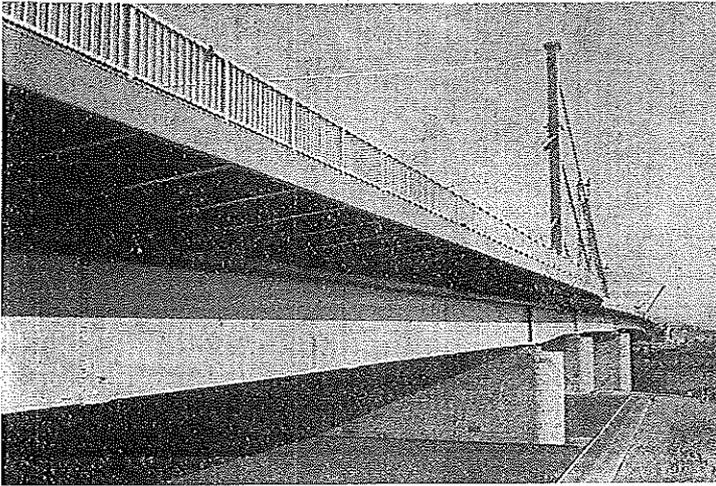
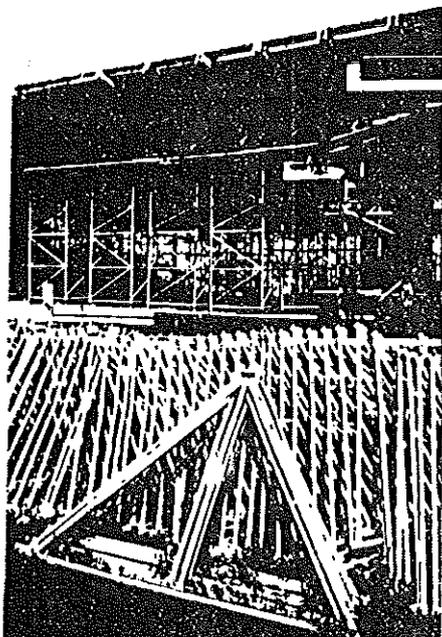


Photo: O. Prokosch, Linz

Die Brücke hat eine Gesamtbreite von 34,86 Meter, sechs Fahrspuren und zwei Gehwege. Unter Bedachtnahme auf den stärkeren Schiffsverkehr nach Eröffnung des Rhein-Main-Donaukanales bestand die Forderung, den schiffbaren Teil des Strombettes möglichst pfeilerlos zu überspannen. Unter Berücksichtigung dieser Forderung ergaben sich für die Brücke Spannweiten von 60 m plus 60 m plus 72 m plus 215 m. Gegeben durch die niedrige Konstruktionshöhe von 3,20 m und die große Spannweite im Stromfeld von 215 m, wurde aus Gründen der Wirtschaftlichkeit die neue Konstruktionsform der „Schrägseilbrücke“ mit einer Sellenbene gewählt. Bei dieser Brückenform wird das nur geringe Bauhöhe aufweisende Tragwerk von Schrägseilen hochgehalten, welche über den Pylon geführt und auf der Gegenseite in den Landpfeilern und auf dem Trennpfeiler Urfahr verankert sind. Der an der nördlichen Grenze des Schiffsahrtsbereiches des Stromes angeordnete Strompfeiler dient als Fundament für den 65 Meter hohen Stahlpylon, der seine Last von 11.400 Tonnen über ein Neopflager in den Strompfeiler abführt. Dieser einzige, in der Donau herzustellende Pfeiler (Strompfeiler), wurde von einer im Strom geschüttelten Insel in offener Baugrube errichtet. Der Pfeiler wurde flach auf den in ca. 14 m Tiefe anstehenden, sehr harten Schlier gegründet und weist eine Gesamthöhe von 24 m auf. Nördlich des Strompfeilers befinden sich im Überschwemmungsgebiet zwei

Landpfeiler und unmittelbar hinter dem Hochwasserschutzdamm die beiden Trampfeiler, wo das Stahltragwerk an die in Spannbeton ausgeführten Vorlandbrücken zuschließt. Am rechten Ufer wurde hinter dem Hochwasserschutzdamm das Linzer Widerlager errichtet. Die beiden Land- und Trennpfeiler sowie das Linzer Widerlager wurden auf Stahlbetonpfeilern, die in den Schlier einbinden, gegründet. Die aufgehenden Stahlbetonschäfte der Pfeiler und Widerlager sind mit Granitsteinen verkleidet. Der Linzer Brückenkopf im Anschluß an das Brückenwiderlager wurde als Damm geschüttet und bietet als halbes Kleeblatt einen Anschluß an die Hafenstraße in allen Richtungen. Eine äußerst schwierige Aufgabe bildet der Brückenkopf am linken Donauufer, vor allem auch wegen des sehr beschränkten Raumes für die Vielzahl der geforderten Auffahrten, Abfahrten und Kreuzungen. Für die Lösung dieses modernen Verkehrsnetzes war die Errichtung von Vorlandbrücken notwendig, die eine Tragwerksfläche von 7300 m² aufweisen. Die Tragwerke dieser Brücken sind vorgespannte Vollplatten mit Hohlkörpern, die auf runden Einzelstützen lagern. Die Gründung der Stützen erfolgte auf dem zustehenden Schotter. Die Überführung der Freistädter Straße mit einer Brückenfläche von 1600 m² wurde ähnlich wie die Vorlandbrücken in Vorspannbauweise ausgeführt.



MANNESMANN RAHMENSTÜTZE R 32

Dahin führt der Weg im Lehrgerüstbau: nur noch 4 Bauteile! 1. Vertikaler Fachwerkrahmen mit angeschweißtem Keilschloß. 2. Horizontaler Riegel. 3. Kopfspindel. 4. Fußplatte. Kein loser Kleinteil – keine Arbeitsvorbereitung, keine Montage. Nur noch einhängen. Und wenn Sie den ganzen R 32-Turm umsetzen wollen, einfach am Kran aufhängen! Lastaufnahme: viereckiger Turm 32 t, dreieckiger Turm 24 t.

Ob bei Rüstung oder Schalung, bei Kauf, Miete und Montage, immer Ihr richtiger Partner.

Mannesmann Leichtbau Ges.m.b.H. Niederlassung in Österreich
1170 Wien 17, Rupertsplatz 1
Tel. (0 22 2) 46 56 21, FS 017-5516
Außenstellen:
8010 Graz, Morellenfeldg. 20, Tel. (0 31 22) 35 3 35
4020 Linz, Wiener Straße 4 a, Tel. (0 72 22) 52 2 73



Fragen Sie den Mann von Mannesmann



ALOIS ZITZLER

Sand – Beton – Kies
Werke: Asten und St. Valentin

Am Bau der 2. Donaubrücke Linz waren unter anderem folgende Firmen beteiligt:

Die Bauausführung des tiefbautechnischen Teiles der Strombrücke sowie die Errichtung der Vorlandbrücken in Urfahr lag in den bewährten Händen der Arbeitsgemeinschaft ING. MAYREDER, KRÄUS & CO., LINZ, und E. HAMBERGER, LINZ!

Die Spezialbrückenisolierungs- und Belagsarbeiten wurden von der Firma Teerag-Asdag AG, Linz, durchgeführt.

Die Lieferung von Sand und Kies, vorwiegend gewaschener Betonkies, sowie sämtliche hiezu erforderlichen Transportleistungen wurden von der Firma Alois Zitzler, Asten, erbracht.

Die Firma W. Höhnle KG, Linz, wurde mit dem Korrosionsschutz des Stahltragwerkes betraut. Die Gesamtoberfläche beträgt 78.000 m². Sie ergibt, viermal gestrichen, 312.000 m². Auch die Stahlseilbündel wurden viermal gestrichen.

Brückenisolierung nach dem ISOVILL-Verfahren (östr. Patente). Als Patentträger und Erzeugerfirma der ISOVILL-Produkte nimmt die Firma Geissler u. Pehr Ges. m. b. H. auch am Brückenisoliersektor mit diesen hochwertigen und bewährten ISOVILL-Spezialmaterialien ihre führende Stellung in Österreich wahr.

VILLAS – einmal mehr Markenname und Begriff in der österreichischen Bauwirtschaft.

Fachlich einwandfreie, termingerechte und kostengünstige Ausführung der Isolierungsarbeiten durch die Firma Max Reifetshammer, Wels.

SPENGLEREI – DACHDECKEREI – BLITZSCHUTZ
LUFTUNGSBAU – KUNSTSTOFFVERARBEITUNG

Max Reifetshammer

WELS, Sengnerstraße 21, Tel. 0 72 42 / 53 23

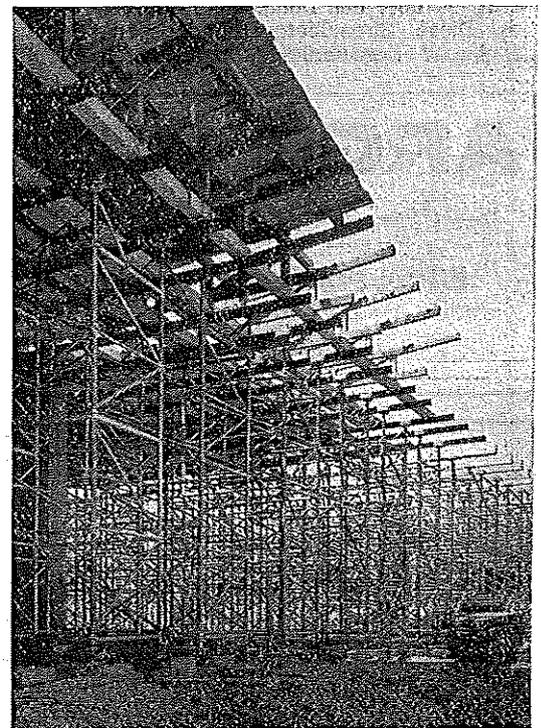


Photo: R. Long, Linz

Moderne Einrüstungsmethode beim Bau der zweiten Donaubrücke in Linz

Dieses einfache Rüstsystem hat sich in Oberösterreich bereits mehrfach bewährt: Für den Bau der Rampenbrücken und der Freistädter Brücke im Zuge der zweiten Donaubrücke Linz. Insgesamt mußten Brückenlehrgerüste für 8000 m² Tragwerk mit einer Plattendicke bis zu 1,20 m geliefert werden.

Als optimales Lehrgerüstsystem erwies sich die Mannesmann-Rahmenstütze R 32 wegen der hohen Lastaufnahme von 32,0 Mp. An der Baustelle wurden insgesamt 700 Lehrgerüsttürme R 32 eingesetzt, und die überaus kurzen Montage- und Umstellzeiten in den einzelnen Bauabschnitten ließen die Vorteile des Systems R 32 gegenüber herkömmlichen Einrüstungsmethoden klar erkennen.

Die dringend notwendige Rationalisierung der Bauwirtschaft wird auf dem Sektor des Lehrgerüstbaus mit dem Mannesmann-Rüstsystem der Rahmenstütze R 32 Wirklichkeit.

Teerag – Asdag AG

Straßenbau, Asphaltierungen, Isolierungen,
Dachdeckungen

LINZ, Südtiroler Straße 34, Tel. 53 5 22



GEISSLER u. PEHR

Ges. m. b. H.

WERK u. ZENTRALE
EDDUNITZ REI VILLACH

VERKAUFSBÜRO WIEN III
SCHWARZFNRRERGPLATZ 8A/10

BITUMEN-BAUSTOFFE

ISOVILL-VERFAHREN



2. LINZER DONAUBRÜCKE ihrer Bestimmung übergeben

Die Mühlikreisautobahn im Raum der Landeshauptstadt Linz wurde ursprünglich als innerstädtische „Ostumfahrung“ des Stadtkernes vom Magistrat Linz geplant und durch das neue Bundesstraßengesetz 1971 zur Autobahn erklärt. Sie ergibt im Endausbau sowohl eine wesentliche Entlastung der Nord- und Süddurchzugsstraßen als auch, durch die rasche Aufeinanderfolge von Anschlußstellen bedingt, eine Erleichterung im Lokalverkehr. Die volle Verkehrsbedeutung wird im Raum Linz jedoch erst mit Schließung der noch offenen Teilstrecke zwischen Knoten Hummelhof und der jetzt noch provisorischen Auffahrt bei der Franckstraße erhalten. Das am 30. November 1972 formlos dem Verkehr zur Verfügung gestellte Teilstück Semmelweisstraße—Hafenstraße ergibt mit der am 16. Dezember 1972 zur Eröffnung gelangenden Donaubrücke und den beiden Brückenköpfen: „Anschlußstelle Hafenstraße“ und „Anschlußstelle Freistädter Straße“ eine neue Verbindung zwischen dem Stadtkern und Urfahr einerseits, andererseits wird der Pendlerverkehr aus dem Mühlviertel zu den Stoßzeiten wesentlich entlastet.

Die Linienführung dieser ehemaligen Osttangente weist bei einer Gesamtlänge von 3,7 Kilometer, davon rund 2,5 Kilometer für das Teilstück Semmelweisstraße—Freistädter Straße, eine sehr gestreckte Trasse auf, die in der Nahtstelle zwischen Industrie- und Wohngebieten liegt.

In der Anschlußstelle Hafenstraße (Brückenkopf Linz) weist die Haupttrasse eine durchgehende Gerade auf, während in den Abwärtsrampen Minimalradien mit 50-Meter-Radien vorhanden sind. Im Anschluß an die geradlinig durchgehende Brückenachse weist die Trasse im Brückenkopf Urfahr einen Minimalradius von 225 Meter, und die Rampen einen Radius von 40 Meter auf. Diese engen Radien sind durch die vorhandene starke Verbauung im Bereiche der Anschlußstelle Freistädter Straße bedingt. Die maximalen Steigungsverhältnisse in der angegebenen Teilstrecke betragen in der Trasse Semmelweisstraße—Hafenstraße 2,5 Prozent, Anschlußstelle Hafenstraße: in der Trasse 2,04 Prozent, in den Rampen 4,8 Prozent und in der Anschlußstelle Freistädter Straße: Trasse 1,358 Prozent und bei der Unterführung der Spu-

ren 200 und 300 unter der Brücke der Freistädter Straße 6,0 Prozent. In der Anschlußstelle Hafenstraße wurde seit ca. sechs Jahren von der Stadt Linz geeignetes Material geschüttet, so daß bei Baubeginn am 16. Februar 1972 nur mehr eine Feinhubatur von rund 35.000 Kubikmeter vorhanden war und der kurze Bauperioden trotz sehr starker

bituminös stabilisierende Kiestragschichte und Binderschichte. Asphaltfeinbeton wird vertragsgemäß erst nach der Hauptreisezeit 1973 aufgebracht werden.

In der Anschlußstelle Freistädter Straße (Brückenkopf Urfahr) wurden 15 Objekte abgetragen, 70.000 Kubikmeter Abtrag durchgeführt, davon 40.000 Kubikmeter als auszu-

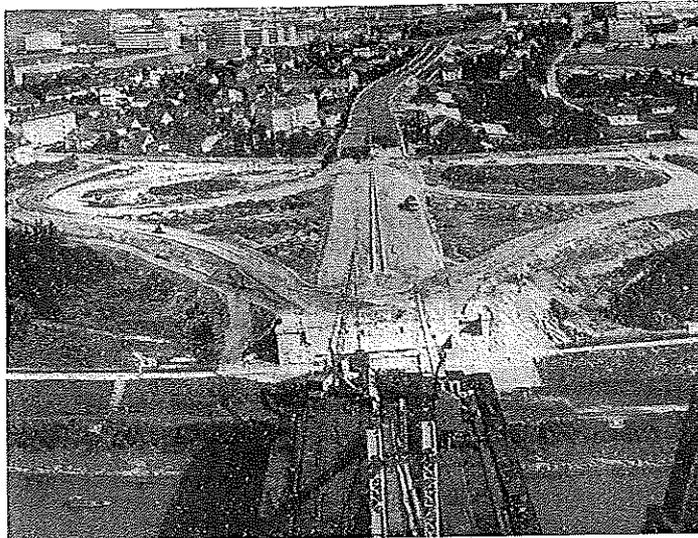


Foto: Franz Gongl, Linz

Behinderungen durch das große Verkehrsaufkommen und vor allem durch Leitungsverlegungen eingehalten werden konnte. Weitere maßgebliche Bauleistungen waren: rund 14.000 Kubikmeter Frostkofferschüttung, 4000 Kubikmeter Tragkörperherstellung sowie etwa 25.000 Quadratmeter Herstellung von

scheidendes Material auf Deponie verführt, 10.000 Kubikmeter Frostschutzschichte eingebaut sowie 12.000 Quadratmeter Kiestragkörper hergestellt. Bituminös stabilisierte Kiestragschichten wurden auf 12.000 Quadratmetern hergestellt, ebenso die zweilagige Binderschichte. Auch

hier wird nach einjähriger Einfahrzeit erst im Spätsommer 1973 der Asphaltfeinbeton aufgebracht werden.

Die bisher aufgelaufenen Kosten in den beiden Brückenköpfen betragen im

a) Brückenkopf Linz rund 12,5 Mio. S davon entfallen auf Erdbau, Entwässerungen, Oberbau usw. rund 8,7 Mio. S Belagsarbeiten ohne Asphaltfeinbeton rund 3,8 Mio. S weiters wurden für die Beleuchtungsanlage rund 2,3 Mio. S aufgewendet.

b) Brückenkopf Urfahr rund 11,5 Mio. S davon Erdbau, Entwässerungen, Oberbau usw. rund 9,1 Mio. S bituminös stabilisierende Kiestragschichte und Binder rund 2,4 Mio. S weiters werden für die Beleuchtungsanlage rund 4,1 Mio. S erforderlich sein. Diese Beleuchtungsanlage konnte vor der Eröffnung der Donaubrücke nicht mehr zur Gänze fertiggestellt werden, da die Lieferung für die Stahlrohrmasten zum Teil sowie für die Betonhochmasten nicht mehr zeitgerecht erfolgte.

Die Beleuchtung auf der Donaubrücke kostet rund 1,2 Millionen Schilling. Die Gesamtaufwendungen, die der Bund an der A 7 bisher getätigt hat bzw. bis zur Aufbringung des endgültigen Belages in den beiden Brückenköpfen noch zu leisten hat, betragen für die Strecke von der Westautobahn bei Freindorf bis nach Urfahr:

1. für Erdbau, Entwässerungen und Deckenherstellungen rund 133 Mio. S

2. für Brückenbauten einschließlich der zweiten Donaubrücke mit rund 194 Mio. S rund 288 Mio. S

3. für Beleuchtungsanlagen rund 15 Mio. S

4. für Grundentlöse rund 52 Mio. S

In diesen Kosten sind die Aufwendungen, die zum Schutz des Wasserschutzgebietes Scharlinz aufgebracht werden mußten, in der Höhe von rund 12,5 Millionen Schilling bereits enthalten. Dazu kommen noch die Kosten, die die Stadt Linz bis zum Zeitpunkt der Übernahme der Osttangente als Autobahn erbracht hatte, in der Höhe von rund 212 Millionen Schilling.

KORROSIONSSCHUTZ W. HÖHNEL KG, LINZ

Arbeitsgemeinschaft

Fischer & Co
A. Porr &
Ernst Hamberger OHG

Ingre. Mayreder
Kraus & Co
STUAG

Autobahnknoten Linz-Süd

Mühlikreis- { Brückenkopf Linz
autobahn { Brückenkopf Urfahr

Anschlußstelle Leonfeldner Straße

Wir führen aus:

Wir sind ein moderner eingerichteter Baubetrieb und suchen einen dynamischen Mitarbeiter als Stütze des Chels

HTL-Ingenieur Techniker

(Bauhandwerk)

mit Praxis und Interesse an einer gut dotierten Lebensstellung.

Wir bieten: Ein Gehalt, das sie zufriedenstellen wird, und eine Luxuswohnung nach Probezeit.

Zuschriften unter „Nr. 13370“ an den Verlag.

Wir sind eine internationale Firma mit umfangreichem, gutgeführten Baummaschinenprogramm und suchen einen jungen, ambitionierten

Baumaschinen- verkäufer

Stellenangebote Männlich

Für unser Spezialküchengeschäft in Linz, Freistädter Straße 54, suchen wir dringend tüchtige

TISCHLER

für die Küchenmontage. Sie können bei uns mit der zusätzlichen Montageumsatzbeteiligung und den Diäten in der Stunde

S 40.-

verdienen. Unterkunfts-möglichkeiten und Zimmer sind vorhanden. Wenn Sie Interesse haben, rufen Sie gleich Tel. 34 085 und verlangen Sie einen Termin für eine Aussprache mit Herrn Manfred Danzer, Küchenmöbelfabrik Danzer KG, Linz, Leonfeldner Straße 273.

Agilen Industrievertretern,

REIFENMONTEUR oder ANLERNLING

wird zu besten Bedingungen per sofort aufgenommen. Dauerstelle. Vorstellungen erbeten bei Fa. August Wanggo, Autoteilen und Gummiwaren, Urfahr, Wildbergstraße 15-17, Tel. 32 3 61.

Suchen Nebenberufliche Hilfsarbeiter für Lagerarbeiten und Zustelldienst in Linz. Schlichter oder rüstiger Jungpensionist bevorzugt. Zuschriften unter „Nr. 17133“ an den Verlag.

Fischer-Brot nimmt Chauveffeur auf. Vorzustellen: Linz, Kapuzinerstraße 48.

Verlässliche, solide Herren zwischen 30 und 30 Jahren gesucht für

Nachtportierdienst
Vorzustellen bei Bewachungsdienst Dr. Frisch, Linz, Mozartstraße 3/1.

SCHLAGZEUGER
dringend gesucht. Telefon 0 72 12 7 321.

Wir suchen

LKW-CHAUFFEUR

mit Führerschein C (eventuell E). WIR ERWARTEN einen verlässlichen, freundlichen Mitarbeiter mit Freude am Chauffeurberuf, zur Belieferung unserer Kunden im gesamten Bundesgebiet. WIR BIETEN: Ein modern geführtes Unternehmen, einen Lkw und beste Entlohnung. Informieren Sie sich in unserem Lohnbüro. Fa. HANS PRIELINGER, Landmaschinenfabrik, WELS, Wilmposting 19, Tel. 0 72 47 45 07

Hilfskräfte, auch neben- Elektriker, Schlosser ge- ,Magazinarbeiter für Linzer

Wir sind das größte Unternehmen der Branche in Österreich und suchen zu erstklassigen Bedingungen einen

Verkäufer u. Baustellenberater

für unser Lieferbetonwerk in Hartkirchen mit Berufserfahrung in der Baubranche. Fixes Angestelltenverhältnis, Dienstwagen wird beigestellt.

Richten Sie bitte Ihre handschriftliche Bewerbung mit Lebenslauf an

LIEFERBETON

4034 Linz, Wegscheider Straße 29.

Bekanntes Baummaschinenfirma sucht

Reisemonteuere

für Oberösterreich.

Bewerber mit Schlosser-, Mechanikerbildung oder entsprechender Erfahrung werden bevorzugt. Wir bieten

EINSCHULUNG UND WERKSCHAUBILDUNG
LAGEWOCHEN



Linzer in neue Brücke vernarrt Minister kam mit Zusagen-Paket

LINZ (ÖÖN-hw). Im Blitztempo ergriffen Samstag mittag die Linzer Besitz von ihrer neuen Donaubrücke. Kaum war die feierliche Eröffnungszereemonie vorbei, rollten auch schon die Fahrzeuge über das 407 Meter lange Bauwerk, das 258 Millionen Schilling gekostet hat. Zusammen mit den vielen Interessierten, die am Wochenende zu Fuß über das neue Linzer Wahrzeichen marschiert waren, dürfte es an die 20.000 Premierengäste gegeben haben. Kaum je zuvor haben die Linzer so großen Anteil an der Eröffnung eines Verkehrsbauwerkes genommen. Vielleicht ein Ausdruck dessen, wie sehr man in dieser Stadt auf diese Brücke gewartet hat.

Den Reigen der Festansprachen eröffnete Landeshauptmann Doktor Wenzl; ihm blieb es vorbehalten, alle jene zu würdigen, die an der Verwirklichung dieses Bauwerkes großen Anteil hatten. Ganz besonders hob er den ehemaligen Bautenminister Dr. Koztina hervor, der sich seinerzeit vehement für die Linzer Verkehrsanliegen eingesetzt hatte. Dr. Wenzl hielt aber nicht nur Rückschau auf Geleistetes, son-

dern rückte auch die Probleme in den Blickpunkt, die auf dem Sektor des Verkehrs in und um Linz noch bewältigt werden müssen. Abschließend gedachten die anwesenden Festgäste des bei den Bauarbeiten tödlich verunglückten Werkstudenten Friedrich Greisinger (17) aus Rohrbach.

„Der uns damals zugefügte Schmerz wurde jetzt gutgemacht“, meinte der Linzer Bürgermeister Hillinger im

Hinblick auf die Tatsache, daß die Donaubrücken Grein und Asbach dem so notwendigen Bauwerk in Linz vorgezogen worden seien. Dann ging er auf die Leistungen der Stadt Linz für die Realisierung der Mühlkreisautobahn und die neue Donaubrücke ein.

Mehrmals von Beifall unterbrochen wurde die Rede von Bautenminister Moser. Mit Applaus bedachten die Linzer die Äußerung des Ministers, daß im nächsten Jahr die beiden Lücken, Anschluß zur Leonfeldner Straße und Knoten Urfaß-Auhof, geschlossen werden. Mosers Rede richtete sich dann ausschließlich auf die ausstehenden Aufgaben im Raum Linz.

Er kündigte an, daß nun mit der Planung für die neue Donaubrücke in Steyregg begonnen werde. „Für die Lösung der im oberösterreichischen Zentralraum bestehenden Verkehrsaufgaben bedarf es aber zweifellos noch bedeutender Anstrengungen“ (Fortsetzung Seite 13)

Mehr als tausend Menschen marschierten hinter Kapelle und Prominenz vom Urfaßer Brückenkopf nach Linz. Mit einem so lebhaften Anteil der Bevölkerung an diesem Festtag war eigentlich gar nicht gerechnet worden. Photos: ÖÖN/Aigner



Hauptsache, dem symbolischen Durchschneiden war Genüge getan: Bautenminister Moser schnitt und Landeshauptmann Dr. Wenzl und Bürgermeister Hillinger hielten das Band. Neben dem Minister der ehemalige Bautenminister Dr. Koztina und Landeshauptmann-Stellvertreter Possart.

Linzer in neue Brücke vernarrt Minister kam mit Zusagen-Paket

(Fortsetzung von Seite 5)

gen auf dem Straßenbausektor“, erklärte der Bautenminister. Als Voraussetzung für den Brückenbau in Steyregg, der eine bessere Verkehrsverbindung zwischen den Gemeinden des südöstlichen Mühlviertels und Linz ermöglichen wird, nannte der Minister die Klärung der offenen Fragen im Zusammenhang mit der neu zu errichtenden Bundesstraße und dem Knoten Vöest, an dem diese neue Straße in die Mühlkreisautobahn eingebunden wird. Dieser Abschnitt einschließlich Brücke in Steyregg wird etwa 240 Millionen Schilling erfordern.

Als besonders wichtig stufte der Chef des Bautenministeriums auch die Beseitigung der noch bestehenden Lücke von der Anschlußstelle Vöest zur Westumfahrung ein: „Diese Schließung muß so rasch wie möglich vorangetrieben werden, um die wichtige Verkehrslinie auch für den Durchzugsverkehr voll wirksam werden zu lassen.“ Der Bautenminister weckte an diesem Tag auch noch andere Hoffnungen. Er erklärte, daß im Jahre 1976 die Linzer Autobahn zwischen der Anschlußstelle Haid-Ansfelden und Marchtrenk „verkehrswirksam“ sein werde.

Nach diesen Ansprachen nahmen Bischof Dr. Zauner und Superintendent Dr. Temmel die Segnung des Bauwerkes vor. Im Anschluß daran



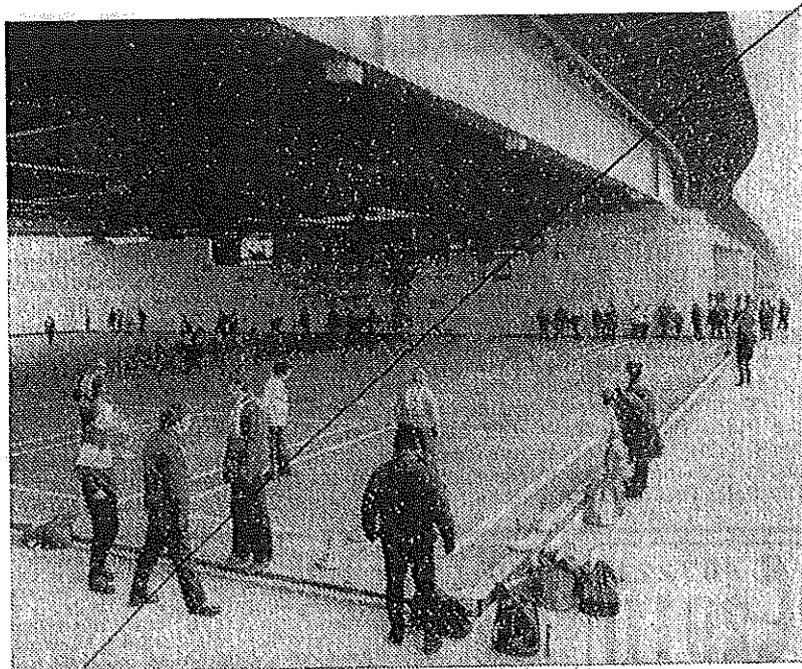
folgte das obligate Durchschneiden des rotweißroten Bandes, das dem Bautenminister vorbehalten blieb. Hinter der Werkskapelle der Vöest marschierte dann die Prominenz über die neue Brücke zu den in Reih und Glied wartenden Dienstfahrzeugen und ließ sich in das Vöest-Werks Gelände chauffieren, wo schon der Festschmaus im Gäste-Restaurant angerichtet war.

Bekanntlich hat das Linzer Unternehmen das Stahltragwerk für die Brücke geliefert. Alle anderen Arbeiten wurden von der Arbeitsgemeinschaft Ingre, Mayreder, Kraus und Co. und Hamberger bewerkstelligt.

Nachrichten, von Top zu Top
MO, 18. Dez. 1972

Nachrichten, Spora, S. 19

Di, 19. Dezember 1972



UNTER DER 2. DONAUBRÜCKE eröffnete Gerhard Possart Sportbahnen.

Nachrichten, Politik, S. 2

31. 12. 1972

Oberösterreich aktuell

Brücke ohne Namen

Von ERICH R. PFEIFER

Die Linzer haben eine neue Donaubrücke. Aber es herrscht großes Köpferbrechen, welchen Namen dieses Bauwerk tragen soll. Es mutet grotesk an, daß sich jetzt die höchsten Parteigremien in Stadt und Land mit dieser Frage befassen müssen.

Daß eine Namensgebung heikel ist und leicht zu einem Streit ausarten kann, dürfte die VP geahnt haben. Sie legte sich vor-derhand nicht fest, versucht es mit einer Umfrage und will „das Volk entscheiden lassen“.

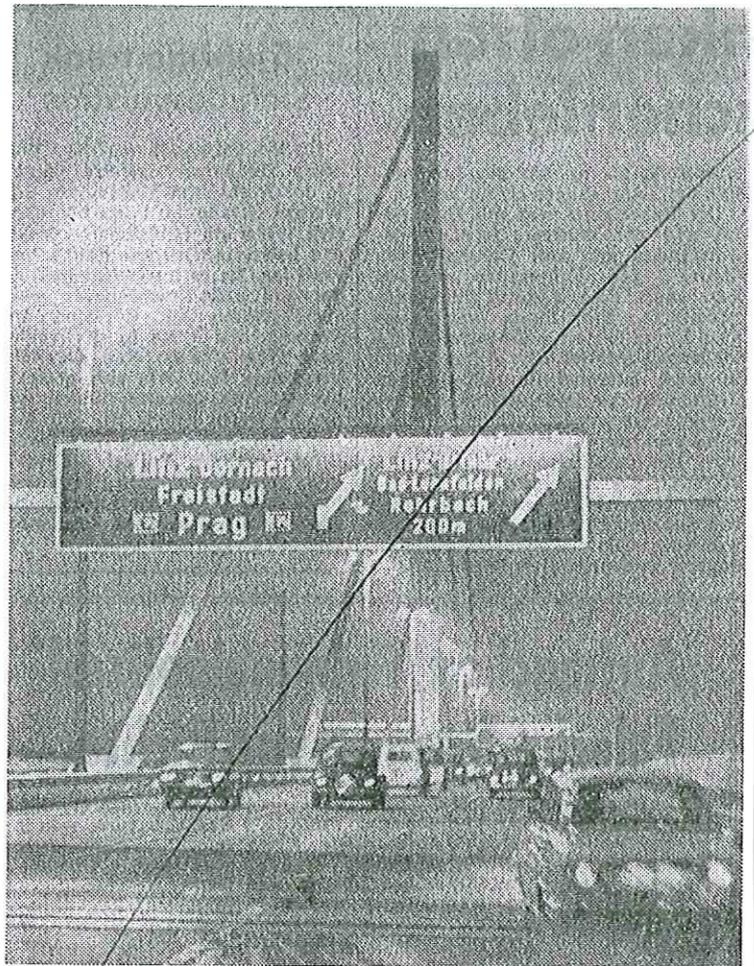
Die Freiheitlichen haben sich die Bezeichnung „Prager Brücke“ einfallen lassen. Als Symbol für

das Zusammengehörigkeitsgefühl der in vielen Jahrhunderten verbundenen Völker Mitteleuropas. Schließlich, so meint die FP, werde auch damit „die gewohnte deutsche Bezeichnung der tschechischen Hauptstadt wachgehalten“. Angesichts der Fernverbindung, die durch diese Brücke angepeilt wird, ließe sie sich auch Dresdner Brücke oder Berliner Brücke nennen oder auch bloß „Nord-Brücke“, um einer „politischen Demonstration“ auszuweichen.

Im sozialistischen Lager liebäugelt man mit der Bezeichnung „Vöest-Brücke“, was eine Verbeugung vor dem weltweit bekannten Schaffen dieses Unternehmens bedeuten würde.

Wie immer der Name auch heißen wird, eines steht fest: Glücklicherweise die Politiker eines Landes, dessen Bevölkerung offenbar keine größeren Sorgen zu haben braucht, als den Namen für eine bereits dem Verkehr übergebene Brücke zu finden.

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



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

Eisenbahnbrücke im Ausgedinge: Linzer ziehen neue Brücke vor

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

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

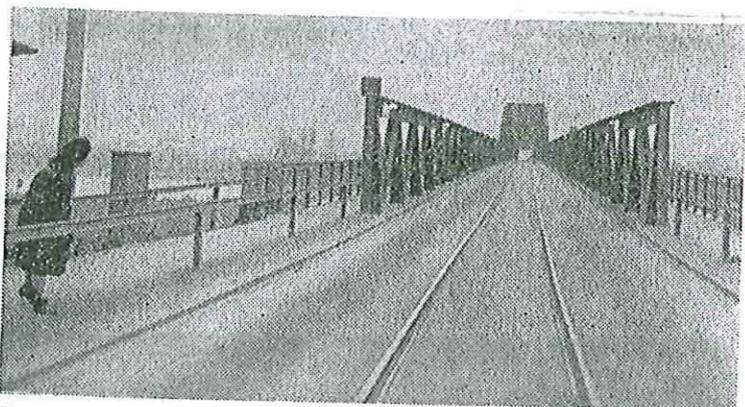
früher sehr gering ist. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird die Frequenz auch in den nächsten Wochen auf dieser Brücke noch abnehmen.

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

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

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

Wenig Schwierigkeiten gab es — obwohl man sie erwartet hatte —



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

OBERÖSTERREICHISCHE Nachrichten

VEREINIGT MIT DER · TAGES-POST · GEGRÜNDET 1865

S 2.—

Dienstag, 16. Jänner 1973

Nr. 12**

PARTEIFREIE UND UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG

Stadt und Land sind dafür: Vöest-Brücke soll sie heißen

LINZ (ÖÖN). Die „Zweite Linzer Donaustraßenbrücke“ soll einen Namen bekommen. Sowohl die Stadt Linz als auch das Land Oberösterreich treten für die Bezeichnung „Vöest-Brücke“ ein, um mit dieser Namensgebung die Bedeutung des größten Industrieunternehmens Österreichs zu würdigen. Bürgermeister Hillinger

will in den nächsten Tagen mit Landeshauptmann Doktor Wenzl ein gemeinsames Vorgehen besprechen. Beide stimmen, wie sie den ÖÖN auf Anfrage erklärten, für den Namen „Vöest-Brücke“. Das letzte Wort in der Frage hat allerdings das Bautenministerium. (Näheres auf Seite 7.)

8.7 Stadt und Land sind dafür: Vöest-Brücke soll sie heißen

LINZ/WIEN (ÖÖN-mb). Es ist gar nicht so einfach, ein Kind aus der Taufe zu heben, besonders dann, wenn es sich bei dem Sprößling um etwas so Substantielles wie die neue Linzer Donaubrücke handelt. Nachdem in den vergangenen Wochen zahlreiche Anregungen aus der Bevölkerung eingingen, die von „Stifter-Brücke“ bis zu „Universitäts-Brücke“ reichten, dürfte der Vorschlag, sie „Vöest-Brücke“ zu nennen, das Rennen machen, da sowohl Landeshauptmann Dr. Wenzl als auch Bürgermeister Hillinger diesen Namen für den besten halten. Der Vorschlag muß allerdings erst dem Bautenminister unterbreitet werden.

Das Bautenministerium hat nämlich die alleinige Kompetenz, das im Amtssprachegebrauch „Zweite Linzer Donaustraßenbrücke im Zuge der Mühlkreisautobahn“ titulierte Monsterbauwerk zu benennen. Allerdings wird das Ministerium, wie Bautenminister Moser in einer Antwort auf den Benennungsvorschlag „Universitätsbrücke“ klar zum Ausdruck brachte, von sich aus nicht aktiv werden. Die zuständigen Stellen, das heißt Stadt und Land gemeinsam, müssen laut Minister ihre Vorschläge unterbreiten.

Auch aus ÖÖN-Leserkreisen trafen mehrere Anfragen und Vorschläge ein. So plädierte ein Linzer Ehepaar dafür, das Bauwerk auf „Stifter-Brücke“ zu taufen. Stifter, so meinten sie, habe das Mühlviertel, in dem er geboren sei, geschildert und gerühmt, und die Brücke stelle nun die Verbindung mit dem Mühlviertel her, die Stifter schon mit seinem Werk geschaffen habe. Außerdem sei es sinnvoll, wenn man donauabwärts nach dem Brücknerhaus an der Stifterbrücke vorbeikommt, womit dann beiden großen Söhnen der Heimat Denkmäler gesetzt seien. Ein anderer Leser wiederum trat für die Bezeichnung „Mühlviertel-Brücke“ ein.

Daneben wurden sowohl an die Adresse der Stadt wie an die des Landes Anregungen gerichtet, in denen die Vorschläge „Prager-Brücke“, „Universitäts-Brücke“, „Europa-Brücke“ und schließlich auch „Vöest-Brücke“ geäußert wurden.

Obwohl Landeshauptmann Doktor Wenzl in einem Telefonat mit den ÖÖN auf Anfrage erklärte, er sehe zwar noch keinen unmittelbaren Anlaß, in der Frage einer Namensgebung etwas zu unternehmen, führte er aber aus, er persönlich sei für die Bezeichnung „Vöest-Brücke“, da dieser Vorschlag mit sehr vielen sachlichen Argumenten unterstrichen werden könnte.

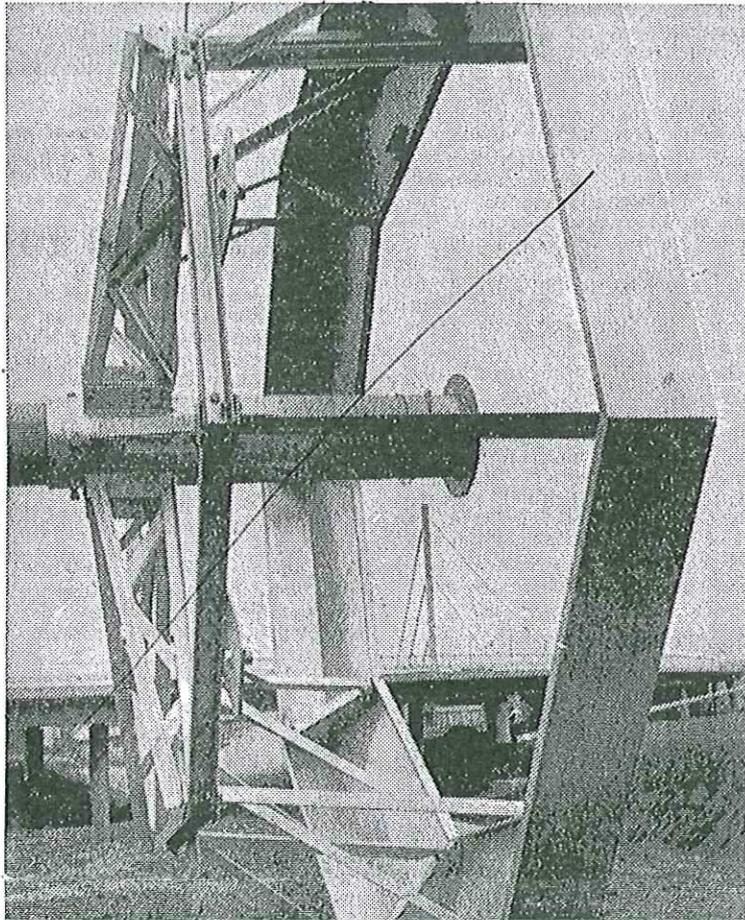
Mit dem Landeshauptmann bei der nächsten Gelegenheit ins Einvernehmen setzen will sich Bürgermeister Hillinger. Während er die meisten anderen Vorschläge „für zu hoch gegriffen“ halte, trete er unbedingt für eine „Vöest-Brücke“ ein, erklärte er auf Anfrage den ÖÖN. Seiner Auffassung nach soll man die Frage der Brückenbenennung aus einem „Personenstreit“ heraushalten. Auf die Bedeutung des größten Industrieunternehmens Vöest, das die Brücke gebaut hat, und an dem die Mühlkreisautobahn unmittelbar vorbeiführt, könne mit der von ihm ver-

fochtenen Namensgebung am besten hingewiesen werden.

Da sich der Landeshauptmann und der Bürgermeister nach diesen Ausführungen im Prinzip über eine „Vöest“-Benennung einig sind, kann man erwarten, daß ihre Besprechung zu einem gemeinsamen Vorschlag an das Bautenministerium führt.

Ob man dort allerdings diesem Vorschlag zustimmt, ist noch eine offene Frage. Als die Idee an den Minister herangetragen wurde, auf dem Brückenpylon ein Vöest-Emblem anzubringen, sprach Moser sich dagegen aus.

Nachrichten, von Tag zu Tag, S.5
FR, 23. Feb. 1973

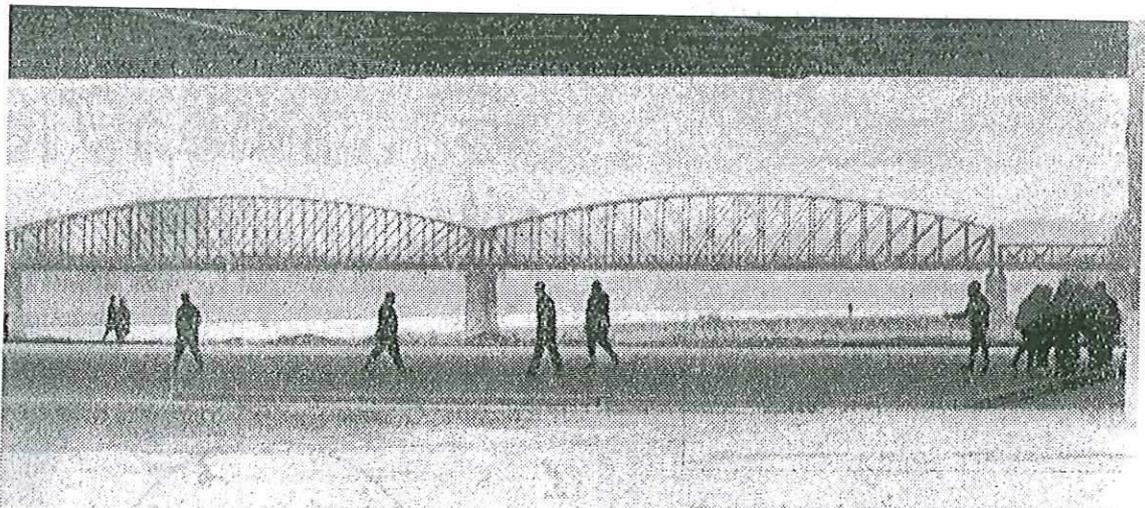


Die sechs gut 10 Meter hohen Betonmasten mit ihren ausladenden Kronen, die schon in Kürze für taghelles Licht sorgen sollen, liegen am Urfahrer Brückenkopf der neuen Donaubrücke bereit. Wenn es erst einmal hell geworden ist am linken Brückenufer, dann wird bald auch die Geschwindigkeitsbegrenzung hinaufgesetzt — so spekulieren jedenfalls die Autofahrer.

Photo: OÖN/Aigner

Nachrichten, ~~Von~~ S. 16

SA, 24. März 1973



Anderswo hausen unter den Brücken die Clochards. Bei uns in Linz sind es — zumindest unter der neuen Donau-
brücke in Urfahr — die Eisstockschützen oder — in Anbetracht des Bahnmaterials besser gesagt — ~~die Eisstocks-~~
Schützen“. Auf mehreren gut markierten Bahnen waren gestern mittag drei Moarschaften emsig an der Arbeit.
Jetzt, da nicht nur die Naturbahnen, sondern auch die Kunstseilbahnen im Parkbad dahingeschmolzen sind, wissen
die Moarschaften die Großzügigkeit, die die Stadt mit der Anlage dieser Dauergleiter bewiesen hat, voll zu schätzen.

Nachrichten, Kontap zu Tap, S. 7
M, 28. Mai 1973

Namenlose Linzer Brücke Noch immer Taufpate gesucht

LINZ (ÖÖN-mb). Um die Vaterschaft hatten sich viele gerissen, als es galt, des Linzer Verkehrskonzepts kräftigstes Kind, die neue Donaustraßenbrücke, zu eröffnen: Stadt, Land und Bund wiesen stolz auf ihre Mitwirkung hin. Jetzt, wo es um die Taufe geht, sind die Paten rar: es fand sich noch niemand, der dem Kind einen Namen verpaßt hätte. Dabei mangelt es nicht an Vorschlägen.

Eine Zeit lang hatte es so ausgesehen, als würde die Bezeichnung Vöest-Brücke das Rennen machen. Darum wurde es jetzt wieder still. Warum?

Landeshauptmann Wenzl: „Die Sache hat sich ziemlich verlaufen: außer einem Kontaktgespräch mit der Stadt über die Benennung ist nichts weiter geschehen. Ein Formalakt zur Namensgebung erscheint aber auch nicht so besonders wichtig.“

Da im Sprachgebrauch der Linzer Einwohner aber schon manches Mißverständnis aufkam, weil viele unter „neuer Brücke“ immer noch die Nibelungenbrücke verstehen, kann ein gewisses Bedürfnis nach einem Brückennamen kaum bestritten werden. Ganz abgesehen davon, daß

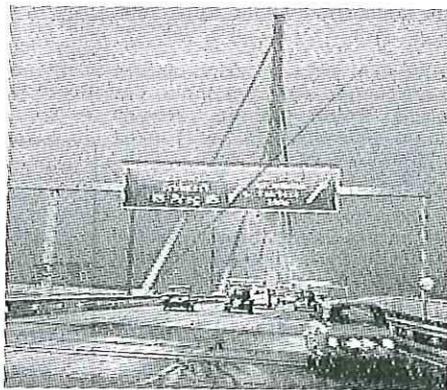
sich ein so kapitales Bauwerk ganz einfach eine Bezeichnung verdient hat.

Bei der Stadt Linz stieß man inzwischen auf andere Probleme: „Vöest-Brücke geht nicht mehr, der Konzern heißt jetzt ja Vöest-Alpine“, zeigt Bürgermeister Hillinger einen neuen Aspekt auf. Er gab vorderhand den Auf-

Bund rührte sich auch keine Hand zum Protest.

Das läßt den Schluß zu, ein — mit dem Land abgesprochener — Namensbeschluss von seiten des Stadtsenats könnte auch diesmal un widersprochen durchgehen.

Beim Bautenministerium wurde dem gegenüber schon früher geäußert, daß



„Neue Donaubrücke“ — das allein klingt für das imposante Linzer Verkehrsbauwerk doch etwas zu dürftig. Photo: ÖÖN/Aigner

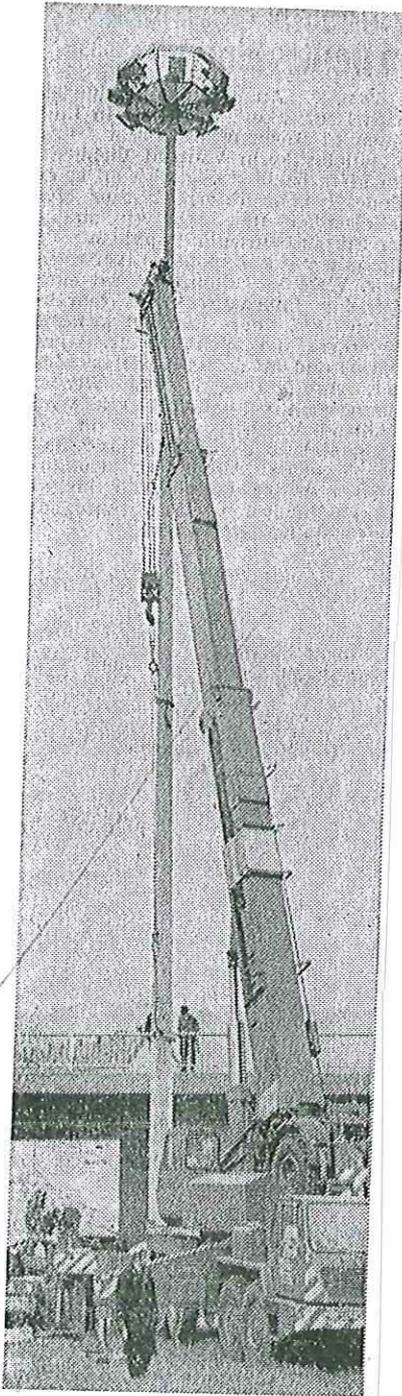
trag, die Kompetenzen für eine Benennung zu klären. Als der Stadtsenat seinerzeit die Wiener Reichsstraße, eine Bundesstraße im Stadtgebiet, kurzerhand auf Wiener Straße umtaufte, wurde allerdings nicht lang nach Kompetenz gefragt, und beim

man sich das Taufrecht vorbehalte, aber auf einen Antrag aus Oberösterreich warten werde.

Bürgermeister Hillinger will Sonntag bei der Grenzland-enquete in Schärding einen neuen Anlauf unternehmen und die Frage mit Minister Moser abklären.

Nachrichten, von Tag zu Tag, S. 7

DIENSTAG, 10. APRIL 1973



Taghell wird es bald auch nachts am Urfahrer Brückenkopf der neuen Donaubrücke sein: Sieben ~~Fachwerk-~~ ~~Stütze mit einer~~ Höhe von je 33 Metern werden mit diesem Kranfahrzeug derzeit aufgestellt. Die Arbeiten sollen heute abgeschlossen werden.

Photo: OÖN/Aigner

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
FR, 8. Juni 1973

Donaubrücke im Zug, oder: Das Linzer Namenskarussell

O schöne Symbolik an jenem Freudentag im Dezember 1972, der über der Eröffnung der neuen Linzer Donaubrücke angebrochen war: Zwei Brücken-Väter, Landeshauptmann Dr. Wenzl und Bürgermeister Hillinger, durften das Band halten, die weil es ein dritter Vater, Bauminister Moser, mit großer Scheren-Routine durchschnitt und ein paar andere, mit Vater-Nebenrollen belastet, zuschauten. Ein halbes Jahr später haben die Väter noch immer keinen Paten gefunden, und das Brückenkind mit dem häßlichsten aller Namen sitzenlassen: „Neue Donaubrücke im Zuge der Mühlkreisautobahn“. Eine Brücke im Zug? Wenn das die Mühlkreisbahn bloß aushält...

Die Beständigkeit, mit der die drei Väter ihre Finger von der Namensgebung lassen, verwundert nicht mehr, wenn man an den Herbst denkt: Der 21. Oktober wartet auf die Wähler, die man bis dahin mit Zuckerln bis zur Überfütterung stopft; nur mit einem Entschluß, die Brücke zu benennen, fürchtet man rundherum Verdauungsschwierigkeiten auszulösen.

„Die Sache hat sich verlaufen... nicht besonders wichtig“, re-

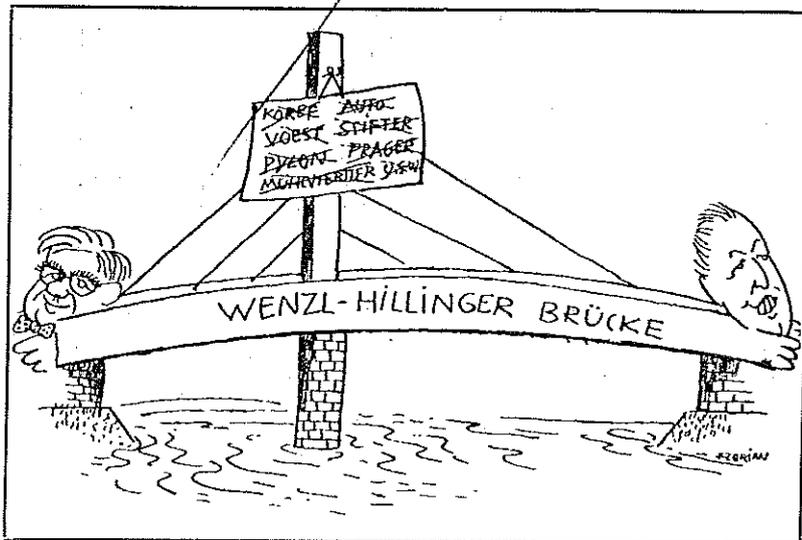
sümierte Wenzl. Hillingers kräftigeres Engagement („Ich werde einen Vorstoß bei Minister Moser unternehmen“) brachte dem Bürgermeister zwar grünes Licht vom Ministerium, das den Ball damit wieder nach Oberösterreich zurückschupfte. Und da liegt er jetzt, und rührt sich nicht.

Und mitten in das Schweigen in Stadt und Land prasselt munter die Vorschlags-Lawine aus der Bevölkerung, die einen Brückennamen sehr wohl für hoch aktuell hält, von „im Zuge“ nichts wissen will, sich aber auf kei-

nen Favoriten geeinigt hat. In Vorschlag kamen also Hochschule, Adalbert Stifter, Mühlviertel, Prag, Kepler, Pylon, Seil, Pendler, Vöest-Alpine, Schiffsmeister, Frieden, Politiker der Vergangenheit (Dr. Gleißner, Dr. Korref), Politiker der Gegenwart (Hillinger): Alle dafür ausersehen, an einem Bindestrich die Brücke hinter sich her-zuziehen. Kaum aber taucht ein Name auf, wittert man höheren Ortes schon ein Politikum, und so dreht sich das Karussell im Volksmund tönend weiter. Nur die Herren, die am

eifrigsten mitfahren sollten, die Politiker, sind lang schon und vorsichtig abgesprungen, und keiner getraut sich ein Machtwort zu sprechen.

Am liebsten wäre es Stadt und Land, die Frage nach dem Namen sanft entschlafen zu lassen. Man kann über die Brücke fahren, man darf das kühne Bauwerk auch bewundern, und einem Zugereisten, dem die elegante Konstruktion gefällt und der unvorsichtig danach fragt, wie das 258-Millionen-Ding denn heißt, bleibt immer noch die Auskunft: „Ach, wissen Sie, in Linz wird soviel gebaut, da kann man sich mit solchen Details beim besten Willen nicht abgeben. Hier ist eine Liste mit 30 Namen, suchen Sie sich den aus, der Ihnen am besten gefällt.“ -mb-



Nachrichten, von Tap zu Tap, S. 9
SA, 23. Juni 1973

Dr. Koref für Ost-Brücke

LINZ (OÖN). In die Diskussion um die schon lang überfällige Benennung der neuen Linzer Donaustraßenbrücke hat sich auch Altbürgermeister Dr. Ernst Koref eingeschaltet. Wie er den OÖN, die sich seit Monaten bemühen, eine Klärung herbeizuführen, schriftlich mitteilte, hält er die im „Leserforum“ (16. d. M.) gemachten Vorschläge — „Stifter-Brücke“ — des Guten zuviel und „Gleißner-Koref-Brücke“ für ablehnenswert. Dr. Koref: „Ich gebe Herrn Karl Holzleitner völlig recht, die Benennung nach dem Dichter Adalbert Stifter erscheint mir wirklichkeitsfremd. ‚Gleißner-Koref-Brücke‘ schlägt aus einem liebenswürdigen Dankempfinden heraus Frau Hermine Reischschläger vor. Wenn schon, dann wäre die Bezeichnung ‚Dr.-Kotzina-Hilinger-Brücke‘ zweifellos gegenwartsnäher. Doch auch davon würde ich — streng sachlich gesehen — abraten. Das ist alles zu umständlich und zu wenig flüchtig.“ Und der Altbürgermeister führt dann weiter aus, daß es nach seinem Dafürhalten nur einen wirklich kurzen, einprägsamen Namen gibt, den unter anderen auch Herr Holzleitner vorschlägt: Ostbrücke. Dr. Koref: „Wir haben dann in Linz derzeit die Nibelungenbrücke, die Eisenbahnbrücke und die Ostbrücke. Die nächste oder eine der nächsten Generationen wird hoffentlich die vierte Linzer Donaubrücke erleben: vom Römerbergstollen hinüber nach Urfahr und ins Mühlviertel. Diese soll zwangsläufig Westbrücke heißen. Die vier Bezeichnungen sind dann traditionsmäßig und topographisch aufeinander abgestimmt und werden auch dem Fremden die Orientierung erleichtern.“

Dr. Kotzina für Vöest-Brücke

Mit dem Vorschlag, der Donaubrücke den Namen „Vöest-Brücke“ zu geben, wandte sich Minister a. D. Dr. Vinzenz Kotzina dieser Tage an Bauenminister Moser. Dr. Kotzina war es, der 1969 in seiner damaligen Eigenschaft als Bauenminister der Vöest den Bauauftrag erteilt hatte. In seinem Schreiben an den derzeitigen Leiter des Bauenministeriums vertritt Doktor Kotzina die Auffassung, die Brücke, die in ästhetischer, konstruktiver und technischer Hinsicht beste Spitzenqualität darstellt, sollte auch bleibend den Namen jenes Unternehmens tragen, das die Leistung überwiegend erbracht hat. „Die in der Zwischenzeit eingetretene Fusionierung dürfe kein Hindernis sein, der Brücke den Namen ‚Vöest‘ zu geben“, heißt es im Schreiben Dr. Kotzinas, „da ja die Brücke noch von der ‚alten Vöest‘, ihren Konstrukteuren, Technikern und Arbeitern hergestellt worden sei.“

*
Es wäre allmählich an der Zeit, daß irgend eine kompetente Stelle in Österreich in dieser Angelegenheit ihre Kompetenz wahrnimmt und eine Entscheidung fällt. Die Benennung der Donaubrücke wird schon derart lange hinausgezögert, daß sich die in der Sache befaßten Politiker in der Öffentlichkeit bereits der Lächerlichkeit preisgeben. Kein Wunder, wenn in Anbetracht solcher Umstände die Leute von der Straße die Frage stellen, was sonst noch alles von der hohen Obrigkeit verkompliziert wird.

MITTWOCH, 4. JULI 1973



Bodenloser Leichtsinn

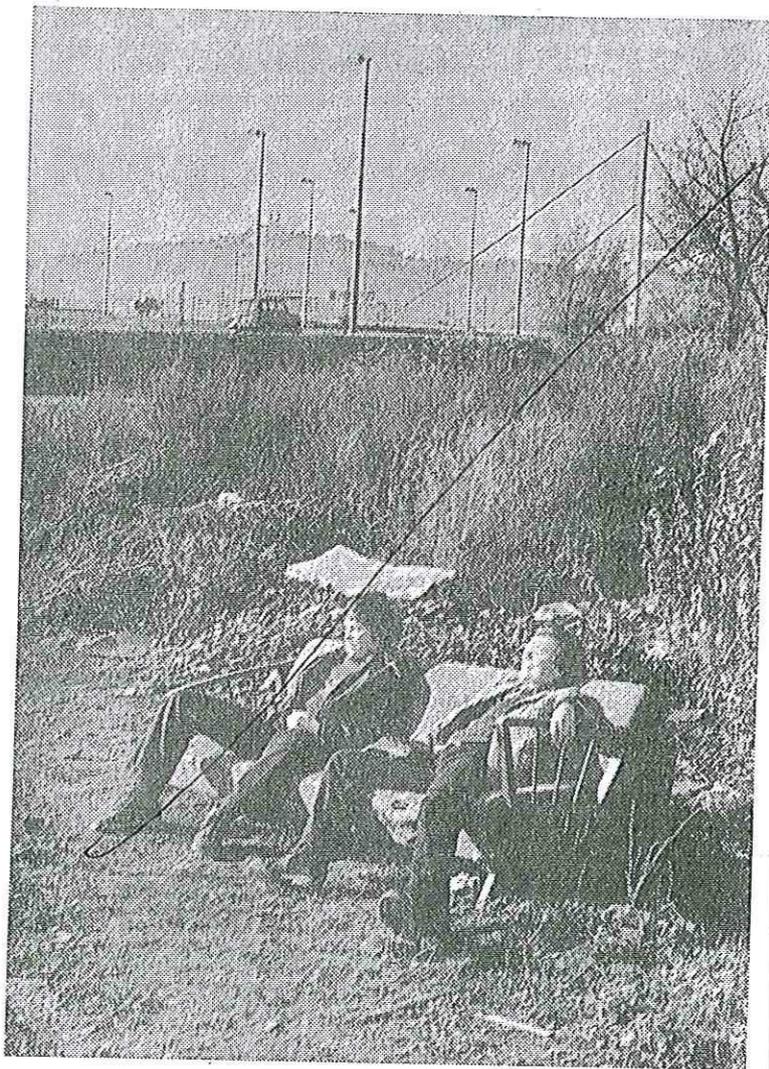
Von W. WASSERMANN

In Österreich muß erst etwas passieren, bevor etwas geschieht. An diesen resignierenden Slogan muß man denken, wenn man hört, mit welchem Leichtsinn Gefahren heraufbeschworen werden. Die Polizei kam nur durch einen Zufall dahinter, daß es jedermann möglich ist, den 64 Meter hohen Pylon der „Brücke im Zuge der Mühlkreisautobahn“ in Linz zu erklettern.

Es begann damit, daß Bewohner aus Uffahr Montagabend die Funkstreife holten, weil sie auf der Spitze einen Mann umherklettern sahen. Die Polizisten dachten, es handle sich um einen Lebensmüden, brauchten aber nicht lange zu rätseln, wie dieser auf den Pylon gekommen war. Sie selbst konnten ungehindert über einen Steg unterhalb der Brücke in das Innere des Pylons gelangen. Die Beamten holten vier Jugendliche aus der lustigen Höhe, die aus Spaß eine Klettertour unternommen hatten. Der Polizei ist unerklärlich, warum seit der Eröffnung der Brücke im Oktober des vergangenen Jahres niemand der verantwortlichen Autobahnverwaltung daran gedacht hatte, die Einstiegsmöglichkeit mit einer Türe oder einem Gitter abzusperren.

Ganz abgesehen davon, daß der Pylon Lebensmüde anlockt, kommt noch dazu, daß abenteuerlustige Jugendliche im Inneren, unbemerkt von Außenstehenden, abstürzen und elend ums Leben kommen können. Die Polizei bat die Autobahnverwaltung, rasch Abhilfe zu schaffen. Hoffentlich geschieht dies, bevor wirklich etwas passiert!

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
Di, 13. Nov. 1973



DIE GEGEND RUNDHERUM ist zwar eine G'stötte, dafür aber die „Parkbank“ an der Zufahrt zur neuen Linzer Donaubrücke um so bequemer, wenn schon nicht schön. Ihr Innenleben ist ~~allen~~ offensichtlich, was auch der Grund für ihre heimliche Übersiedlung zu diesem illegalen Müllabladepplatz gewesen sein dürfte. Für ein Sonnenstündchen im November aber paßt sie haarscharf, sodaß das Ganze wie ein Bühnenbild zu einem modernen Lumpazivagabundus wirkt.

Photo: OÖN/Aigner



Schwaches Gedächtnis

Von MEINHARD BUZAS

Nach der Eröffnung des Bauwerkes ließen die Parteien stolz verlauten, sie hätten Vorschläge auf Lager, die geprüft werden sollten, und eine, die VP, wollte sogar eine Umfrage starten. Dann wurde es still. Vor der Herbstwahl, als das Thema wieder aufs Tapet kam, zog niemand so recht, weil man ein Politikum befürchtete. Nach der Wahl wurde es noch stiller. Inzwischen ist ein neues Jahr ins Land gegangen, und die Reden blieben Redereien: Die nicht mehr ganz so neue Linzer Autobahnbrücke über die Donau hat immer noch keinen Namen.

Die immer wieder aufgeflackerten Flammen einer Namensinitiative sind inzwischen in der Winterkälte wohl wieder sanft erloschen. Ein Grund dafür, in der Asche etwas herumzustochern. Linz darf wohl als einzige große österreichische Stadt das Unikum einer Brücke ohne Namen für sich in Anspruch nehmen. Im offiziellen Jargon heißt das von dem markanten Pylon überragte, ufer- und stadtteilverbindende Bauwerk immer noch „Neue Donaubrücke im Zuge der Mühlkreisautobahn“. Da schüttelt es einen bei so viel technischem Amtsdeutsch.

Für die Nibelungenbrücke hat man seinerzeit einen heroischen Namen gefunden, und das Brucknerhaus wurde auch nicht einfach nur „Veranstaltungsstätte im Zuge der Unteren Donaulände“ betitelt. Für die teure Brücke hat's bisher noch zu gar nichts gereicht.

Das Ganze wäre nicht so drgerlich, zeigte es nicht eine gewisse Hinhaltetaktik auf. Zuerst werden Vorschläge gemacht, wird Interesse bekundet, tritt der eine Politiker für den, der andere für jenen Namen ein, und gleichzeitig hofft man schon darauf, daß das Problem von der Öffentlichkeit sobald wie möglich vergessen wird.

Das Pech dabei ist, daß man sich gar nicht so leicht tut, ein massives Bauwerk wie die Stahlkonstruktion über die Donau ganz einfach aus dem Gedächtnis zu verlieren. Das können offenbar nur Politiker.

Neubildern

Von Tap zu Tap, S.5

Nachrichten, von Tag zu Tag, S.5
Do, 25. April 1974

Neue Linzer Donaubrücke soll nun Namen bekommen

LINZ (ÖÖN-mb). Die Linzer Autobahn-Donaubrücke, bisher immer noch unzureichend als „Die Neue“ tituliert (oder im Amtsjargon „im Zuge der Mühlkreisautobahn“ angesiedelt), hat nun reelle Chancen, doch noch getauft zu werden: Eine Befragung der Linzer soll es möglich machen.

Die primäre Zuständigkeit des Taufpaten trifft die Linzer

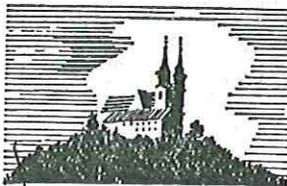
Stadtgemeinde, die nun, eineinviertel Jahre nach der offiziellen Eröffnung des Millionenbauwerkes, die Initiative ergreift.

Nachdem sich vorher Bund, Land und Stadt auf keinen gemeinsamen Nenner einigen konnten, in der Bevölkerung das Bedürfnis nach einer Namensgebung sehr wohl vorhanden war (wie auch Berge von Zuschriften an die ÖÖN bewiesen), soll

nun auch das Volk das Wort haben:

Im neuen Linzer Almanach, der Ende Mai oder spätestens Anfang Juni erscheint, ruft die Stadt zu einer Bevölkerungsbefragung auf; Vorschläge für den passendsten Brückennamen können nach Erscheinen des Almanachs eingeschickt werden. Die endgültige Entscheidung wird dann durch Gemeinderatsbeschluss gefällt werden.

FREITAG, 9. AUGUST 1974



Die Stadt bittet zur Taufe

Von MEINHARD BUZAS

Wenn die Linzer Stadtväter dem Tag der offenen Tür heuer mit besonders großer Erwartung entgegensehen, dann hat dies einen guten Grund, einen sehr konkreten und massiven sogar: Eine Brücke aus Stahl und Beton, die sich im Stadtgebiet über die Donau spannt und endlich einen passenden Namen bekommen soll.

Damit's zur Taufe kommt, hat man die Linzer aufgerufen, über den Brückennamen zu entscheiden. Der Aufruf stand im Linzer Almanach, der dieser Tage in die Haushalte der Landeshauptstadt flatterte. Obwohl erst wenige Tage seither verstrichen sind, bemerkt man im Rathaus schon kräftiges Interesse der Bürger, die zu Taufpaten in Sachen zweite Donau-Straßenbrücke aufgerufen sind.

Zwar äußerten sich die Linzer bisher weniger in schriftlicher Form, dafür aber griffen sie in Scharen sogleich zum Telefon, um ihre Vorschläge bei der Kummernummer des Magistrats oder anderswo in ein Rathaustelefon zu deponieren. Vor dem 21. September, so rechnet man bei der Stadt, wird die Namenssuche aber nicht beendet sein können: Denn am Tag der offenen Tür, der sich regelmäßig besten Zulaufes erfreut, erhofft man sich das Gros der Vorschläge. Das ist ja auch am bequemsten und vermittelt das Gefühl, daß man wenigstens in einer, wenn auch nicht ungeheuer bedeutenden Angelegenheit aktiv an Ort und Stelle mitreden kann bei dem, was in der Stadt passiert.

Bleibt nur zu hoffen, daß sich das Volk, zum Juroren aufgerufen, einen brauchbaren Namen für das Werk der Brückenbautechnik zum eindeutigen Favoriten wählt. Wenn nicht, ist der Versuch, über die Brücke einer inoffiziellen Volksbefragung zu einer Lösung zu gelangen, wieder dort gelandet, wo man vor Jahren anfang: bei der Unlust der Gemeinde, so ganz allein das Taufkind im Arm zu halten.

Nachrichten, S. 5, Von Tag zu Tag
Do, 19. Dezember 1974

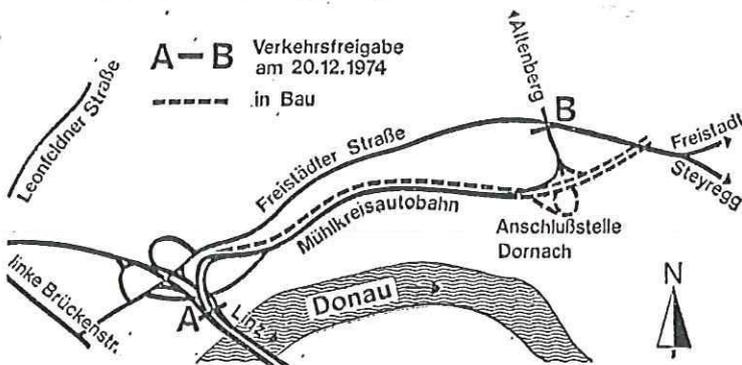
Linz: Strenges Überholverbot auf neuem Autobahn-Teilstück

LINZ (OÖN). Trotz aller Wetterwidrigkeiten haben es die Auto-

bahnbauer geschafft. Freitag, den 20. Dezember, wird um 11 Uhr vormittags das 1,9 Kilometer lange Teilstück der Mühlkreis-Autobahn von der neuen Donaubrücke bis zur Einmündung in die Freistädter Straße, gegenüber der Altenberger Straße in Dornach, provisorisch für den Verkehr freigegeben.

Vorläufig darf nur auf einer Fahrbahn gefahren werden, auf der ganzen Strecke besteht streng-

MÜHLKREISAUTOBAHN A7



DIE SKIZZE zeigt den Verlauf des 1,9 Kilometer langen Autobahn-teilstückes von der neuen Donaubrücke weg bis nach Dornach. Die strichlierte Linie stellt die zweite, noch nicht fertiggestellte Autobahnspur dar, die im Herbst nächsten Jahres fertig sein soll.

OBERÖSTERREICHISCHE
Nachrichten
- weil eine Seite
eine ganze Seite ist

stes Überholverbot und Fahrverbot für Lastwagen. Die Kreuzung der Autobahnabfahrt mit der Freistädter Straße in Dornach wird durch Ampeln geregelt.

Voll ausgebaut wird das Teilstück, von dem man sich entscheidende Verbesserungen für den Pendlerverkehr Richtung Gallneukirchen und Mauthausen erwartet, voraussichtlich Ende Oktober 1975 sein. Die Gesamtkosten inklusive Brückenbauten und Grundeinlösungen sind mit 122 Millionen veranschlagt, von denen bisher 87 Millionen verbaut wurden.

Für das anschließende Bauwerk „Katzbach“ ist die Projektierung bereits abgeschlossen, die Grundeinlösungen sind angelaufen. Neun Brückenbauten zwischen Auhof und Treffling werden 1975 begonnen.

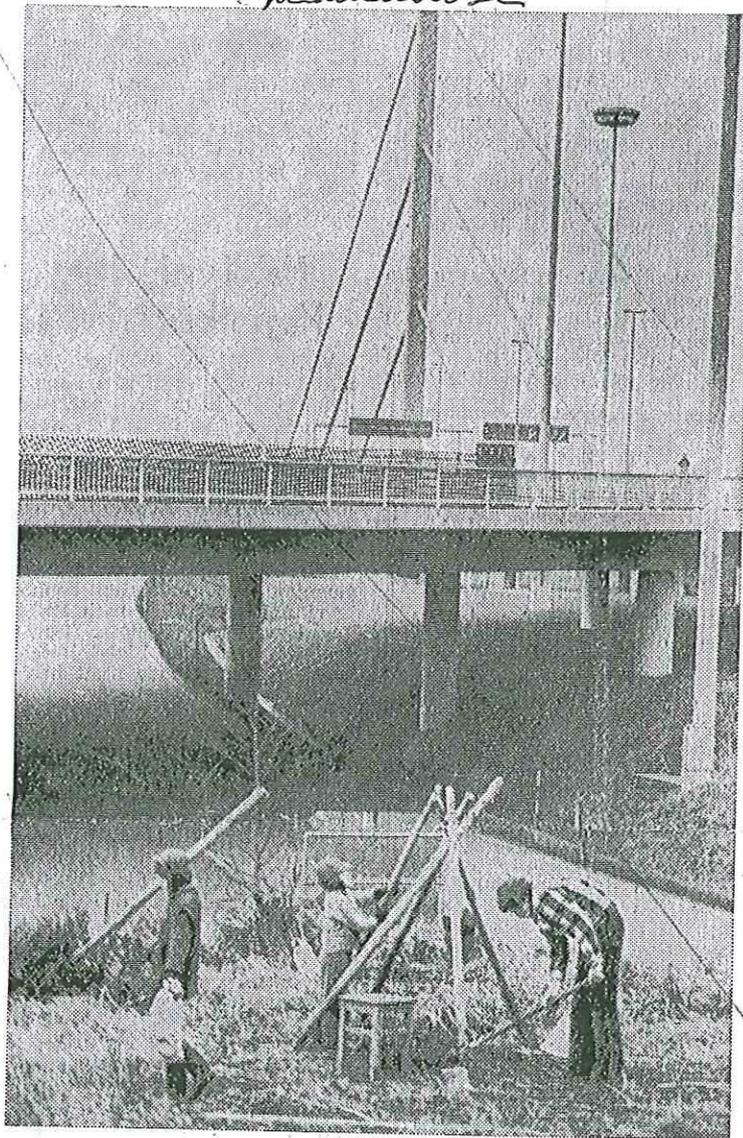
Nachrichten, S. 6, Von Tag zu Tag
Do, 19. Dez. 1974

„Vöest“-Brücke Favorit

LINZ (OÖN). Bei einer von der Stadtgemeinde Linz durchgeführten Umfrage, welchen Namen die neue Autobahnbrücke über die Donau erhalten soll, wurden die meisten Stimmen für „Vöestbrücke“ abgegeben; auch „Friedensbrücke“ und „Mühlviertlerbrücke“ fanden sich unter den Vorschlägen. Wie Bürgermeister Hillinger erklärte, werde der Stadtsenat demnächst eine Entscheidung treffen.

Newsichten, von Tag zu Tag, S.5
Mo, 20. Jänner 1975

Der Donaubrücke abgeschaut



DIE NOCH IMMER namenlose neue Linzer Donaubrücke scheint diese Knirpse inspiriert zu haben: Mit zäher Verbissenheit rammten sie Holzpflocke in die Erde, stützten sie gegeneinander ab und schufen so ein Gerippe, das bei weniger genauem Hinsehen doch eine entfernte Ähnlichkeit mit Pylon und Tragseilen erahnen ließ. Doch — und wer weiß das schon genau! — vielleicht haben die Brückenbauer in spe anderes im Sinn und entscheiden sich noch während der Bauphase für ein biederes Zelt...

Foto: OÖN/Aigner

Nachrichten, von Tag zu Tag
S. 9

SA, 31. Mai 1975

Einig über Vöest-Brücke

LINZ (ÖÖN). Einigkeit über die Benennung der Linzer Autobahnbrücke über die Donau herrscht nun zwischen der Stadt und dem Land Oberösterreich. In einem Schreiben an Bautenminister Moser erklärte sich auch Landeshauptmann Wenzl mit der Benennung in „Vöest-Brücke“ einverstanden, die von der Stadt Linz favorisiert worden war. Mit dieser Namensgebung sollen die Leistungen des größten Unternehmens Österreichs und im speziellen die technische Leistung bei diesem Brückenbau gewürdigt werden.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5

Mi, 9. Juli 1975

Endlich ein Name: Vöest-Brücke

LINZ (OÖN). Zweieinhalb Jahre nach ihrer Eröffnung erhielt nun die 2. Linzer Donaustraßenbrücke im Verlauf der Mühlkreis-Autobahn offiziell den Namen Vöest-Brücke. Bauminister Moser hat sich mit dem Vorschlag von Landeshauptmann Wenzl, die Brücke so zu benennen, einverstanden erklärt. Bekanntlich hatte sich auch die Stadtgemeinde Linz im gleichen Sinn geäußert. Diese Namensgebung ist umso mehr berechtigt, als das moderne Brückenbauwerk den wesentlichen Anteil der Vöest-Alpine AG am wirtschaftlichen Aufschwung Oberösterreichs dokumentiert. Die Vöest-Alpine hat auch das Stahltragwerk dieser Donaubrücke hergestellt, das die Donau in einer Länge von 407 Metern überspannt.

Nachrichten, Von Tag zu Tag
S. 5
FR, 17. Okt. 1975

Behinderung auf Vöestbrücke

LINZ (ÖÖN). Zu Verkehrsbehinderungen wird es noch bis mindestens Mitte nächster Woche auf der Linzer Vöestbrücke kommen, wo eine Fahrspur in Fahrtrichtung Zentrum gesperrt werden muß, weil schadhafter Asphalt Ausbesserungsarbeiten notwendig macht. Die Arbeiten hätten gestern beginnen sollen, doch hatte die Asphaltfräsmaschine einen Defekt erlitten, der noch nicht behoben werden konnte. Die Arbeiten können erst kommenden Montag beginnen, die Fahrspur bleibt aber gesperrt.

S. 9

Vöestbrücke verliert Schrauben Aber niemand weiß warum

LINZ (ÖÖN-hw). Ein Phänomen, das den Technikern noch Rätsel aufgibt, hat man an der Linzer Vöest-Brücke festgestellt. An diesem hochmodernen Bauwerk sind seit der Eröffnung — die bekanntlich Ende 1973 vorgenommen wurde — 27 Schrauben gerissen und aus der stählernen Tragwerkskonstruktion gefallen. Und niemand weiß warum.

Die Frage, ob dadurch irgendwelche Gefahren in Verzug seien, wird verneint: „Diese Schrauben werden sofort wieder ersetzt“, erklärte dazu der Landes-Erückenchef Hofrat Dipl.-Ing. Mittermayr den ÖÖN. Im übrigen gibt es an diesem Bauwerk insgesamt 40.000 solcher Schrauben.

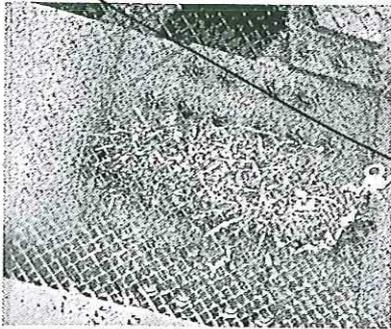
Daß die enormen Spannungen und der gewaltige Druck, die in einer solchen Konstruktion entstehen, für dieses Schrauben-Phänomen verantwortlich sind, scheint klar. Dennoch: Die Schrauben mußten fest sitzen.

Von der Vöest wurden diese Ausbesserungen jetzt laufend durchgeführt. Erst vor einigen Wochen war die bislang letzte der 27 HV-Schrauben (HV steht für hochfest vorgespannt) ersetzt worden.

Die zirka zwanzig Zentimeter langen und 2,5 Zentimeter starken Schrauben wurden von einer deutschen Firma geliefert. Wie man bei der Brückenabteilung des Landes zu verstehen gibt, habe man an den gerissenen Schrauben Materialfehler — so auch schlechte Gewinde — festgestellt.

Da diese Mängel nicht nur im Bereich des Pylons auftreten, wo es

Vöestbrücke verliert Schrauben



RÄTSEL gibt die im Jahr 1973 eröffnete Linzer Vöestbrücke über die Donau den Technikern auf. Aus unferndlichen Gründen reißen plötzlich Schrauben und fallen aus dem Tragwerk. Jetzt, nach drei Jahren, ist man bei 27 Stück angelangt. Und damit die Eisstockschützen unter der Brücke vor allfälligen „Schraubensegen“ von oben verschont bleiben, wurden vorsorglich Gitter über die Schraubenfelder montiert (siehe Bild). Für die Brücke wurden insgesamt 40.000 Schrauben verwendet.

LESEN SIE WEITER AUF SEITE 9

die größten Spannungen gibt, sondern auch zwischen dem Urfahrer Widerlager und dem Vorland-Pfeiler.

Φ S. M. WILD
BAÜME & MERGIER LINZ, Landstr. 49
(Vereinshaus)
Fachgeschäft für Zochtipferl
Umgestaltung: Auch Ihre alte Kiste wird modisch durch unsere neuen Ideen.

ler, mußten im Bereich der verschraubten Stahlteile Gitter angebracht werden, weil dort auf den Asphaltbahnen Eisstock geschossen wird.

Für die Eisstockschützen, zu deren Schutz die Gitter für den Fall des Falles gedacht sind, hat das allerdings unangenehme Folgen: Tauben haben sich in diese Gitter eingeknistet und sorgen dafür, daß trotzdem etwas zu Boden fällt.

„Die Sache mit den Schrauben berührt sich allmählich“, erklären die Techniker. Unmittelbar nach der Eröffnung ist es noch häufiger passiert, daß Schrauben gerissen sind. Derzeit wird die Brücke monatlich kontrolliert. Mit einem Revisionswagen wird das gesamte Tragwerk auf der Unterseite abgefahren.

OBERÖSTERREICHISCHE Nachrichten

VEREINIGT MIT DER TAGES-POST · GEGRÜNDET 1865

S 3.50

Nr. 278**

Mittwoch, 1. Dezember 1976

PARTEIFREIE UND UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG

Massenunfall auf der Vöestbrücke Falle wird erst 1977 entschärft

LINZ. Eine gefährliche Eisfalle ist die Abfahrt der Vöestbrücke in Urfahr. Das beweist eine Massenkarambolage, in die gestern früh 25 Fahrzeuge, darunter ein ESG-Bus, verwickelt waren. Auf einer Länge von 200 Metern hatte sich Glatteis gebildet, das die Kraftfahrer zu spät bemerkten. Es gab keine Verletzten, dafür aber sehr großen Sachschaden. Am

meisten betroffen sind Pendler, die zur Schicht in die Industrien fahren. Für die Streuung ist die Autobahnmeisterei Ansfelden zuständig, die erklärte, daß solche Eisbildungen unvorhersehbar seien. Hofrat Neumüller von der Landesbaudirektion: „Die Brücke wird erst 1977 entschärft werden, wenn Eiswarngeräte installiert sind.“ (Lesen Sie weiter auf Seite 7.)

S.7

Massenunfall auf der Vöestbrücke Falle wird erst 1977 entschärft

(Fortsetzung von Seite 1)

Mit einem Autobus der ESG war der Kraftfahrer Johann Arnolder (44) Dienstag um 4.40 Uhr auf der Vöest-Brücke in Richtung Urfahr unterwegs gewesen. Bis zum Pylon war die Fahrbahn völlig trocken. Bei der Abfahrt in Urfahr geriet der Bus, in dem sich keine Fahrgäste befanden, auf Glatteis plötzlich ins Schleudern, stellte sich quer und riß auf beiden Seiten die Leitschienen weg.

Der nachkommende Chemiefacharbeiter Friedrich Köpflinger (44) aus Linz konnte sein Personenauto nicht anhalten und prallte mit voller Wucht gegen den Autobus. Die Lenker blieben unverletzt. Noch ehe das Unfallkommando der Poli-

Von FRED BERGER

zei die Autobahnmeisterei Ansfelden, die auch für die Vöest-Brücke zuständig ist, verständigen konnte, krachte es auch auf der Gegenfahrbahn. Insgesamt waren fast 20 Fahrzeuge an der Karambolage beteiligt.

Bis der Streudienst die Eisfalle beseitigt hatte, ereigneten sich noch einige Zusammenstöße im Bereich des quergestellten Autobusses, bei denen weiterer Sachschaden entstand.

Dazu kamen zahlreiche Schau-lustige, die ihre Fahrzeuge anhielten, so daß sich eine lange Kolonne bildete. Viele Pendler kamen verspätet zur Arbeit. Erst nach knapp einer Stunde war die Brücke wieder durchgehend befahrbar.

Wie ein Bediensteter der Autobahnmeisterei Ansfelden den OÖN erklärte, stehen Tag und Nacht sechs Salzstreuautos bereit, um Gefahrenstellen rasch entschärfen zu können. Bei Nacht sind zwölf Bedienstete abrufbereit. Einer ist zum Ablesen der Temperatur und der Luftfeuchtigkeit eingeteilt. Besteht die Gefahr einer Bildung von Glatteis, wird ein Streifenfahrzeug zur Erkundung ausgeschildet.

Sturzhelm wird Pflicht

WIEN. Österreichs Moped- und Motorradfahrer werden bald nur noch mit Sturzhelmen fahren dürfen. Diese Helmpflicht, die in zahlreichen Staaten bereits eingeführt ist, wird in einer Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz enthalten sein, die dem Nationalrat zur Behandlung vorgelegt wird. Nach der Vorlage müssen auch beförderte Personen einen Helm tragen.

Unterschenkel abgetrennt

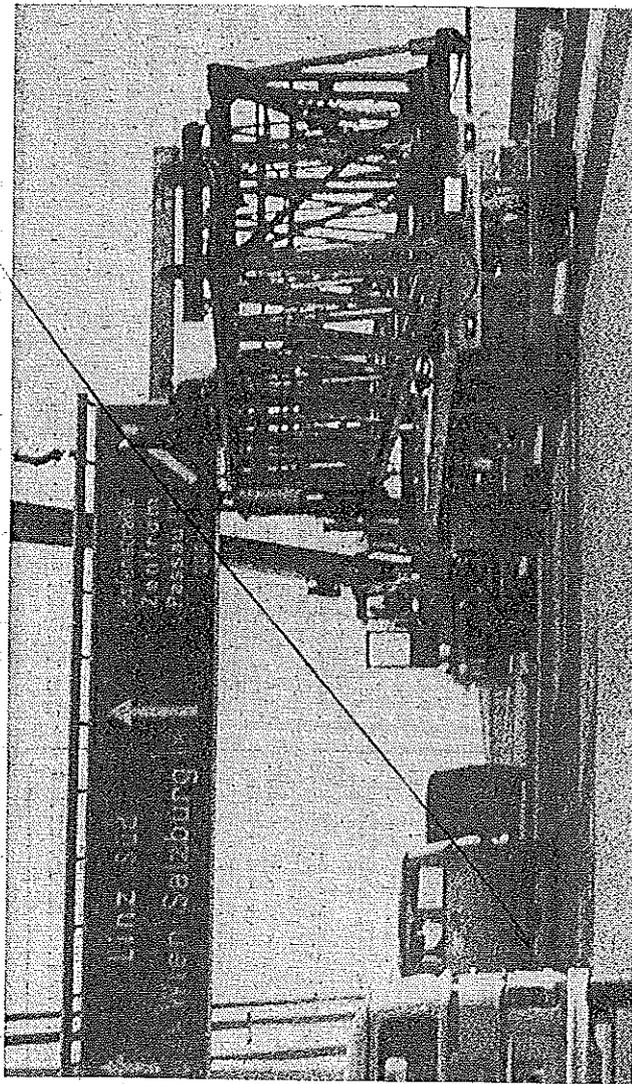
ST. VALENTIN. Der rechte Unterschenkel wurde Dienstag früh im Bahnhof seines Heimatortes, St. Valentin, dem Verschieber Franz Freudenthaler (19) abgetrennt. Er war aus noch ungeklärter Ursache bei Verscharbeiten unter eine Lokomotive geraten.

Die Vöestbrücke wurde zuletzt Montag um 16 Uhr kontrolliert. Zu diesem Zeitpunkt gab es kein Glatteis. Auch den Besatzungen der Funkstreifenwagen der Polizei fiel in der Nacht keine Eisbildung auf. Ebenso wenig zeigten die Geräte in der Autobahnmeisterei Ansfelden Gefahr an. Allerdings sind die Verhältnisse in Ansfelden anders gelagert als auf einer Donaubrücke, wurde eingeräumt.

Wie betont wurde, beschränkte sich die Eisbildung auf etwa 200 Meter im Bereich der Urfahrer Abfahrt. Es sei aus finanziellen und technischen Gründen nicht möglich, dauernd einen Posten für die Kontrolle der Vöestbrücke abzustellen. Man sei aber flexibel genug, rasch nach einer Meldung über Eis mit den Salzstreuautos zur Stelle zu sein.

Ähnlich äußerte sich auch Hofrat Dipl.-Ing. Heinrich Neumüller von der Autobahnabteilung der Landesbaudirektion. Er erklärte, in Salzburg würden derzeit Eiswarngeräte erprobt. Das erste wird vermutlich im kommenden Jahr auf der Vöestbrücke installiert werden. Die Kosten eines Gerätes liegen bei einer halben Million Schilling. Ein Eiswarngerät könnte die Falle entschärfen. Allerdings dürfe man sich keine Wunder erwarten, weil Eisbildungen von einer Viertelstunde zur anderen auftreten können.

Vöest-Brücke war Endstation



OHNE BEWILLIGUNG hatte sich der Lenker dieses, mit fünf Meter hohen Kranteilen beladenen Lastwagens auf den Weg von Urfaß nach Linz gemacht. Auf der Vöest-Brücke war Endstation: Das Fahrzeug war für die Überkopfwegweiser zu hoch beladen und blieb stecken. Mit komplizierten Manövern mußte der Wagen von der Brücke heruntergelotst werden und einen anderen Weg nach Linz nehmen. Dem Lenker steht dafür eine Anzeige ins Haus. Die ÖÖN haben erst gestern von den Fernlastzügen berichtet, die wegen der ungesetzlich hohen Beladung oder auch bloß mit wehenden Planen diese Tafein demolieren.

Foto: ÖÖN/Aigner

Extrembergsteiger horte Fahne von der Voest-Brücke

LINZ (ÖÖN-h). Warum die Baudirektion ausgerechnet auf den Extrembergsteiger Edi Koblmüller verfiel, als die britische Fahne nicht länger vom Tragsseil der Linzer Voest-Brücke wehen sollte, hat Gründe. Die Leiter der Städtischen Feuerwehr war zu kurz, der Einsatz eines Bergekrans mit 8000 Schilling Kosten zu teuer. Edi Koblmüller machte es für seinen ehemaligen Brötchengeber, das Land Oberösterreich, billiger. Und Spaß hatte er auch daran.

Er ließ sich vom Chef der Brückenbauabteilung, Hofrat Schimetta, die genauen Abmessungen geben, worauf er die nötige Ausrüstung zusammenspannte. Im Inneren des 58 Meter hohen Pylons kletterte er auf der senkrechten Leiter bis zur Plattform; dort sicherte er sich und ließ sich am Seil etwa zehn Meter hinunter auf das oberste Brücken-Tragsseil.

Die schwierigste Sache war nicht das Klettern, sondern das Bergen des Union Jack. Der hatte sich nämlich durch den Wind mehrfach um die Trosse gewuzelt, und Koblmüller hatte Mühe, ihn halbwegs unversehr abzulösen. Denn schließlich

wollte auch die LIVA das gestohlene Stück für ihren Fahnen-Fundus zurückhaben.

Eva Koblmüller, die Frau des Bergsteigers, hielt die denkwürdige Aktion, die ein Unikat in der Laufbahn ihres Mannes ist, im Bild fest. „Für die Enkelkinder“, wie sie beteuerte. Und sie meinte auch, daß die Idee hübsch sei, kahle Brücken mit bunten Fahnen zu schmücken. Nur: „In der Linzer Luft hätten alle bald die gleiche Farbe, rußig-schwarz.“ Das sollten künftige Hobby-Dekorateur, abgesehen vom übrigen Aufwand, auch bedenken.

OBERÖSTERREICHISCHE Nachrichten

VEREINIGT MIT DER · TAGES-POST · GEGRÜNDET 1865

56.— Dinar 300.— ☎ 0732/2805-0

Nr. 152**

Freitag, 4. Juli 1986

PARTEIFREIE UND UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG

Hochalpinist mußte Fahne vom Tragsseil der Voest-Brücke holen

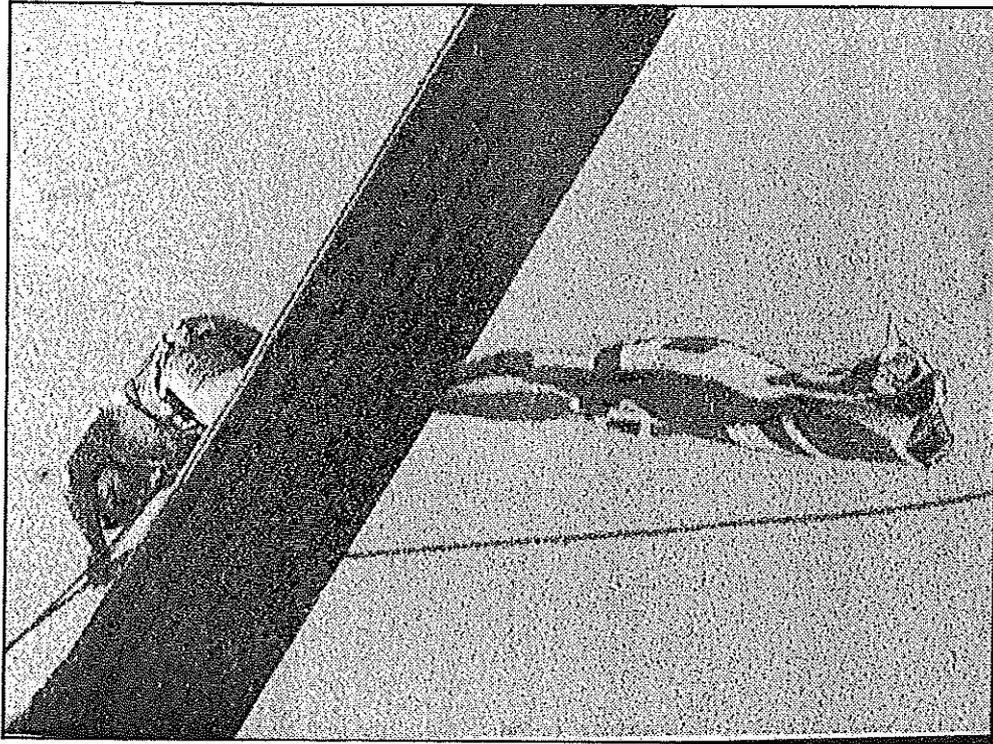
LINZ. Einen ungewöhnlichen Auftrag übernahm gestern vormittag der Linzer Bergführer Dipl.-Ing. Edi Koblmüller (40). Die Landesbaudirektion ersuchte ihn, eine britische Fahne vom obersten Tragsseil der Voest-Brücke herunterzuholen.

Ein Spatzvogel, der noch dazu schwindelfrei und ein guter Turner sein muß, hatte für ein paar Tagen eine vom Linzer Brücknerhaus wehende britische Fahne entwendet.

Vielleicht war es eine Wette, vielleicht auch nur purer Übermut: Der Fahnenliebhaber kletterte mit seiner Beute nachts auf das oberste Tragsseil der Voest-Brücke. Kurz vor dem 58 Meter hohen Pylon befestigte er die Fahne in luftiger Höhe. Dann kletterte er wieder abwärts und entschwand unerkannt.

Obwohl kaum jemandem die britische Fahne auf der Voest-Brücke auffiel, weil der Wind sie um das Tragsseil gewickelt hatte, entschieden die Behörden: Die Fahne muß wieder herunter! Nicht so sehr aus Nationalbewußtsein, sondern aus der Überlegung, daß der Union Jack vielleicht eines Tages herunterflattern und vorbeifahrende Autolenker gefährden könnte.

Ein Feuerwehrkran entpuppte sich als nicht hoch genug, ein Privatkran wäre zu teuer gewesen, also mußte der Hochalpinist herhalten. (Lesen Sie weiter auf Seite 5.)



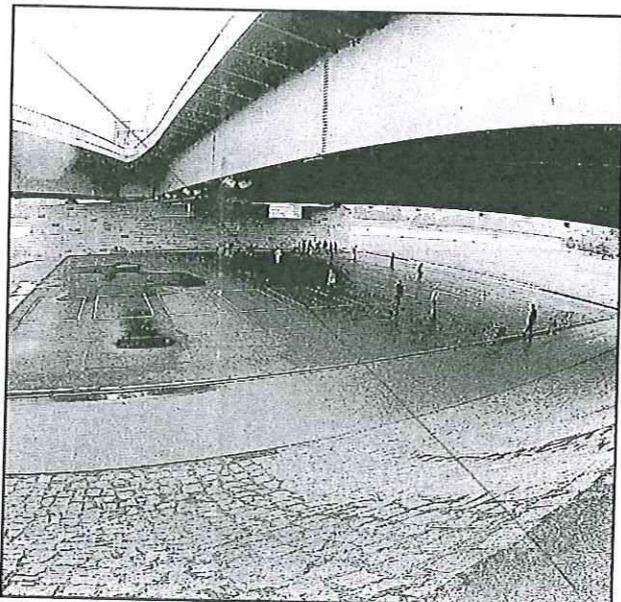
IN LUFTIGER HOHE, auf dem höchsten Tragsseil der Voest-Brücke, holte Alpinist Edi Koblmüller die Fahne ein.

Nachrichten, Ars Electronica 1991, S. IV
SA, 7. Sept. 1991

Die Linzer Stadtwerkstatt steuert wieder ein TV-Projekt bei

Dallas unter der Donaubrücke

Im „Spannungsfeld zwischen Arbeit und Freizeit siedelt die Linzer Stadtwerkstatt ihren diesjährigen Ars Electronica-Beitrag an: Oben zischen die Autos der Pendler vorbei, darunter frönen die Asphaltchützen ihrem Hobby. Unter der Voest-Brücke in Linz-Urfahr wird das Geschehen mit dem Titel „Niemand ist sich seiner sicher“ ablaufen. Über 3SAT sind auch die Fernsehzuschauer live dabei.



Der Platz unter der Voest-Brücke in Urfahr ist Austragungsort der Stadtwerkstatt-TV-Aktion. Foto: Nöbauer

ken ihre breitenwirksamen Endlosprodukte nach ähnlichem Muster: im Mittelpunkt steht eine Familie und um diese ranken sich die Parallelhandlungen.

Das TV-Projekt der Stadtwerkstatt-Crew greift das Ars Electronica-Thema „Out of Control“ sehr wörtlich auf, denn das große Abenteuer Leben läßt sich kaum planen, hält immer wieder Überraschungen bereit und gerät manchmal tatsächlich außer Kontrolle.

Zentrum der Handlung ist ein „Kleinfamilienhaus“, in dem – wie zumeist in Durchschnittsfamilien – alle Alters- und Berufsschichten zusammenkommen und einen gemütlichen Abend verbringen wollen. Klar, daß es bei einer derart gemischten Gruppe zu verbalen Konfrontationen kommt, die auch noch durch Gäste – nämlich das Live-Publikum – angeheizt werden. Die Konzeption folgt großen Erfolgsproduktionen in der Fernsehbranche, denn auch „Dallas“-Produzenten strik-

Das „Kleinfamilienhaus“ unter der Donaubrücke wird die aufwendig ausgestattete Sendestation, die Live-Gäste können je nach Lust und Laune ins Geschehen eingreifen, aber auch die Fernsehzuschauer werden die Möglichkeit bekommen, den Handlungsablauf telefonisch mitzubestimmen.

OUT OF CONTROL
Ars Electronica 91

12. 9., 23.45 Uhr, Urfahr, unter der Voest-Brücke: Kunst-Fernseh-Projekt der Stadtwerkstatt. Freier Zugang.