



Tiefbau Linz

Vorlage an den Gemeinderat

**„Neue Donaubrücke Linz“
(Ersatz für bestehende Eisenbahnbrücke)
Einleitung erster Realisierungsschritte**

Grundsatzgenehmigung

Geschäftszeichen
GZ 603-b/002e//Ki-Hof

Datum
8. Oktober 2013

bearbeitet von:
Ing. Willibald Kitzmüller

Zimmer / DW
3059 / 3322

Ausgangslage

Linz ist der Wirtschaftsmotor des Landes Oberösterreich und zählt zu den wenigen Städten, in denen es mehr Arbeitsplätze gibt als Menschen wohnen. Das hat Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen: von vier Millionen Wegen, die täglich in Oberösterreich zurückgelegt werden, führen zwei Millionen Wege durch Linz. Über 100.000 Menschen pendeln täglich in die Stadt zu ihren Arbeitsplätzen, weitere 30.000 bis 40.000 kommen aus anderen Gründen nach Linz.

Die Stadt hat deshalb bereits mit einer Offensive im öffentlichen Verkehr auf diese Entwicklung reagiert. Der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen ist mit 24 Prozent der höchste unter vergleichbaren Städten Österreichs, mit über 102 Millionen beförderten Fahrgästen haben die Linz Linien im Vorjahr einen neuen Passagierrekord aufgestellt. Laut jüngsten Prognosen wird das größte Verkehrsunternehmen Oberösterreichs heuer sogar mehr als 104 Millionen Fahrten verbuchen können.

Insbesondere die Straßenbahn spielt dabei als Transportmittel eine wesentliche Rolle. Die Anbindung neuer Wohngebiete und die Verlängerung über die Stadtgrenze hinaus bringen zwar einerseits den gewünschten Erfolg, dass mehr Menschen auf das öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen. Andererseits stößt die Schienenachse durch Linz im neuralgischen Bereich zwischen Hauptbahnhof und Rudolfstraße zusehends an ihre Kapazitätsgrenzen, fahren die Straßenbahnen in Spitzenzeiten faktisch Stoßstange an Stoßstange. Hinzu kommt, dass im Zuge der Stadtentwicklung neue Wohngebiete entstanden sind, deren Anbindung an ein Straßenbahnnetz als sinnvolle Notwendigkeit erscheint.

Darum wurde in Absprache mit dem Land Oberösterreich das Projekt 2. Schienenachse entwickelt. Das Land hat selbst ein Interesse an einer weiteren Schienentrasse durch Linz, soll doch in Form der RegioTram ein neues Angebot entstehen, das direkt an den Hauptbahnhof herangeführt wird.

Im Zuge der Entwicklung dieses Projekts zeigte sich, dass an Stelle der Eisenbahnbrücke eine infrastrukturell adäquate Donauquerung benötigt wird. Parallel dazu hat die ÖBB als Brückeineigentümerin festgestellt, dass die Lebensdauer der Brücke überschritten ist. Lau-

fende Erhaltungsmaßnahmen lassen bislang eine eingeschränkte weitere Nutzung als Straßenbrücke zu. Die Brücke stand unter Denkmalschutz. Die ÖBB hat deshalb mit Schreiben von 12. Juli 2012 den Antrag auf Entlassung der Brücke aus dem Denkmalschutz gestellt.

In diesem Antrag wurde auch auf die Problemstellungen einer so genannten Zwei-Brücken-Lösung eingegangen.

In den Schlussfolgerungen (Pkt. 4 der Einreichunterlagen der ÖBB) wurden folgende Begründungen angeführt:

Auszug aus dem „Gesamtbericht und zusammenfassende Bewertung“ der [REDACTED] vom 12.07.2012:

„1.Sicherheit:

Die Standsicherheit der Brücke selbst ist aufgrund der erheblichen Schädigungen derzeit nur bis Ende des Jahres 2012 gewährleistet, daher sind Maßnahmen zwingend erforderlich.

Alle Szenarien, die einen Erhalt des Bestandes vorsehen, sind mit unvermeidbaren technischen und wirtschaftlichen Nachteilen verbunden. Es bleiben Sicherheitsrisiken bestehen, die auch durch bestmögliche Sanierung des Bestandes nicht ausgeschaltet werden können.

Diese sind insbesondere:

- Erhöhte Gefahr eines Schiffsanpralls*
- Zusätzliche Gefahr für die Schifffahrt aufgrund von Kehrwasserbildung*
- Erhöhte Hochwassergefahr für die Anrainer*
- Erhöhte Eisstau- und Verklausungsgefahr*
- Erhöhte Kolkbildungsgefahr und damit Gefährdung der Standsicherheit*
- Erhöhte Gefahren durch verbleibendes Korrosions- und Erhaltungsrisiko*

2.Nutzung:

Die ÖBB haben für die Donaubrücke keine weitere Verwendung, da die Mühlkreisbahn künftig aufgrund des geänderten Betriebs- und Erhaltungskonzeptes (Wartung der Zugarnituren vor Ort z. B. in Rottenegg) die Donaubrücke nicht mehr benötigt. Die ebenfalls betroffene Stadt Linz hat zwar Interesse an der Donauquerung, benötigt für ihre Nutzungsbedürfnisse jedoch derart erhebliche Umbaumaßnahmen, dass diese einerseits den Charakter der Brücke erheblich verändern und andererseits zu unverhältnismäßig hohen Kosten führen würden. Zudem muss auf jeden Fall ein Neubau für den Straßenverkehr erfolgen.

3.Unterbauten:

Die stellen in der derzeitigen Form eine Gefährdung der Sicherheit insbesondere für den Schiffsverkehr aber auch für die Benützer der Brücke dar, da sie keinen ausreichenden Widerstand gegen Anpralllasten aus dem Schiffsverkehr aufweisen. Diesbezüglich muss daher eine Ertüchtigung der Pfeiler erfolgen.

Die Herstellung einer ausreichenden Sicherheit gegen Anpralllasten ist nur durch einen derartig umfassenden Umbau durch eine Ummantelung möglich, dass dabei die Pfeiler nicht mehr in der ursprünglichen Form bestehen bleiben können. Diese Maßnahmen führen zu einer Reduktion der ohnehin schon sehr geringen Durchfahrtsbreite für den Schiffsverkehr um mindestens 3 m.

Eine alternative Schutzmaßnahme in Form von Dalben oder anderen Anfahrtschutzeinrichtungen führt zu einer noch größeren Verminderung des schiffbaren Querschnittes und ist daher nicht möglich.

4.Überbau:

Eine Erhaltung des Bestandes der Stromtragwerke ist nur mit erheblichen Einschränkungen möglich. Neben der Kompletterneuerung des gesamten Konstruktionsbereiches unter ca. 1,5 m über Schienenoberkante muss für den Fall einer weiteren Nutzung der Brücke (als Straßenbahnbrücke) ein Umbau des oben liegenden Verbandes mit Einbau von zahlreichen neuen Verbandsstäben erfolgen. Die Vorlandtragwerke sind vollständig zu erneuern. Insgesamt verbleibt auch in der Maximalvariante für den Bestandserhalt somit nur ein sehr geringer Anteil der Altstruktur (bei den Stromtragwerken ca. 50 %, Vorlandtragwerke zur Gänze neu). Daher bleiben nur ca. 36 % der genieteten Stahlkonstruktion der gesamten bestehenden Brücke erhalten. Somit stellt auch die Maximalvariante des Bestandserhaltes einen Quasi-Neubau dar. Die Risiken, die in einem erforderlichen erhöhten Inspektions- und Erhaltungsaufwand liegen, bleiben jedoch bestehen.

5.Gesamtaspekte und Wirtschaftlichkeit:

Eine dauerhafte Erhaltung des Bestands ist nur dann wirtschaftlich zumutbar und auf lange Zeit sicher gestellt, wenn der Kostenträger diesen Bestand auch in der erforderlichen Art nutzen kann. Das bedeutet, dass die Donauquerung für Eisenbahn-, Straßen- und Fußgängerverkehr erhalten bleiben müsste.“

(Anmerkung: Die Nutzung muss aus Sicht der Stadt Linz auch für den RadfahrerInnenverkehr entsprechend gewährleistet sein.)

„Dies ist nur möglich, wenn neben dem Bestand eine weitere Brücke errichtet wird, die den Verkehr aufnimmt, der aus Sicherheitsgründen im Winter Taumittleinsatz erfordert. Damit wird jedoch einerseits die wasserbautechnische Situation erheblich negativ beeinflusst, andererseits auch das Erscheinungsbild der Donauquerung vollständig geändert.

Die Kostenermittlungen und Lebenszykluskostenbetrachtungen liefern folgendes Ergebnis:

Die reinen Baukosten bei einem Erhalt der drei Stromtragwerke und der Errichtung einer Nachbarbrücke in ähnlicher Gestalt wie der Bestand (= Szenarium 2) würden € 85,3 Mio. betragen. Dem stehen der Abbruch des Bestands und die Errichtung eines Neubaus mit gestalterischer Anlehnung an den Bestand (= Szenarium 3) mit Baukosten von € 57,0 Mio. gegenüber.

Für einen Lebenszyklus von 100 Jahren stellt sich die Situation wie folgt dar:

	Lebenszykluskosten	Differenzkosten zu Szenarium 3 in €	Abweichungen in %
Szenarium 1	133,7 Mio. Euro	+ 51,7 Mio. Euro	+ 63 %
Szenarium 2	150,1 Mio. Euro	+ 68,1 Mio. Euro	+ 83 %
Szenarium 3	82,0 Mio. Euro		

Tabelle 1. Kostengegenüberstellung

Es ist also festzuhalten, dass die wirtschaftliche Komponente sich so darstellt, dass alle Szenarien, die von einer Bestandserhaltung ausgehen zu derart höheren Kosten führen, dass diese unverhältnismäßig sind.“

Anzumerken ist, dass bei Szenarium 1 eine Stahlbeton-Hohlkastenbrücke an Stelle der bei Szenarium 2 berücksichtigten gestalterisch ansprechenden Brücke vorgesehen ist.

Zum zitierten Punkt 3. Unterbauten ist anzuführen, dass die gegebenen Pfeilerabstände der Eisenbahnbrücke mit dzt. 78,5 m nicht der in der Schifffahrtsanlagenverordnung festgelegten Mindestbreite entsprechen. Im Schreiben vom 12.5.2010 teilte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als oberste Schifffahrtsbehörde mit, dass gem. § 25 Abs. 1 und 2 der Schifffahrtsanlagenverordnung die nutzbare Breite mindestens 100 m betragen muss und dies für den Neubau als auch für die wesentliche Änderung einer bestehenden Brücke gilt. Umso mehr ist dies relevant, als es durch die erforderliche Pfeilerverstärkung zur Herstellung des notwendigen Anprallschutzes im Zuge der Sanierungsmaßnahmen zu einer weiteren Verschmälerung der gegebenen Durchfahrtsbreite um zusätzlich ca. 3 m kommen würde.

Da die erforderliche lichte Durchfahrts Höhe von 8,0 m nicht gegeben ist, wären auch die Pfeiler um ca. einen Meter zu erhöhen.

Weiters wird das Konzept des Regio-Tram-Systems immer konkreter. In einer Initiativprüfung des Landesrechnungshofs (Bericht Planung Mühlkreisbahn neu, Februar 2013) wurde bereits angemerkt, auf sinnvolle Synergien zu achten und das in Linz vorhandenen innerstädtischen ÖV-System zu berücksichtigen.

„Die Vorzüge des Regio-Tram-Systems werden darin gesehen, dass ein städtisch orientiertes ÖV-System (Straßenbahn) nach außen erweitert und nicht ein regionalorientiertes System in den städtischen Raum führt. Dadurch wird für den ÖV-Nutzer ein objektiv wahrnehmbarer Systembruch (Umsteigen) vermieden.“

aus: Projektteam Gesamtverkehrskonzept Großraum Linz, Stand April 2012 – Auftraggeber Amt der OÖ. Landesregierung.

Ermöglicht wird dies durch ein modernes Schnelltramsystem in 900 mm Spurweite.

Das Bundesdenkmalamt hat mit Bescheid von 02. September 2013 dem Antrag der ÖBB stattgegeben und die Eisenbahnbrücke aus dem Denkmalschutz entlassen.

Das als Basis für diese Entscheidung durchgeführte umfangreiche Ermittlungsverfahren brachte folgendes Ergebnis (Auszug aus Bescheid des BDA vom 02.09.2013, Seite 9):

„Das Bundesdenkmalamt kommt nach Prüfung sämtlicher Unterlagen und nach Abwägung aller Argumente und Entscheidungsgrundlagen zu dem Ergebnis, dass die Erhaltung der Brücke nach denkmalpflegerischer Maßgabe und nach den Kriterien der wirtschaftlich erlangbaren Sicherheit nicht realisierbar ist und der Abbruch des gegenständlichen Objektes gemäß § 5 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz zu bewilligen ist. Dies ist darin begründet, dass auch mit einem außergewöhnlich hohen wirtschaftlichen Aufwand die Zielsetzung der nach menschlichem Ermessen risikofreien Bestandssicherheit nicht nachweislich zu erreichen ist und dass im Rahmen der für eine Generalsanierung gutachtlich als erforderlich bezeichneten Maßnahmen außergewöhnlich weit reichende Eingriffe in die Denkmalsubstanz erforderlich werden würden, welche kaum noch mit den Kriterien der Denkmalpflege vereinbar sind. Diese Feststellung gilt gemäß den vorliegenden technischen Angaben für jede Nutzungsvariante der Bestandsbrücke.“

Das dem Antrag zu Grunde liegende zusammenfassende Gutachten der [REDACTED] konnte durch die nachfolgenden Gutachten der [REDACTED] und des Denkmalbeirates nicht hinlänglich entkräftet werden. Dies war der völlig unbestrittenen geschichtlichen, künstlerischen und kulturellen Bedeutung der Brücke gegenüber zu stellen und die entsprechende Abwägung vorzunehmen.“

In der Stellungnahme des Denkmalbeirates vom 31. Juli 2013 im Ermittlungsverfahren wurde unter „12. Empfehlung des Ausschusses“ Folgendes ausgesagt:

„12.1. Zu Szenarien 1 und 2

Der Ausschuss empfiehlt einstimmig von einer Verfolgung der Szenarien 1 und 2 (Verbreiterung der Bestandskonstruktion und Ersatz des unteren Brückentragwerks bis ca. 1,5 m über Schienenoberkante gemäß Fink-Gutachten) Abstand zu nehmen, da hierdurch der Denkmalcharakter der Eisenbahnbrücke zerstört würde.

12.2 Empfehlung zum Erhalt der Eisenbahnbrücke

Der Ausschuss empfiehlt mit absoluter Mehrheit unter Bezug auf die geschichtliche, künstlerische und kulturelle Bedeutung der Eisenbahnbrücke diese zu erhalten, denkmalgerecht zu sanieren und dem gestiegenen Verkehrsaufkommen durch einen schlichten Brückenneubau, z.B. in Nähe der VOEST – Brücke, Rechnung zu tragen.“

Dies würde bedeuten, dass eine Sanierung der gesamten Brücke (auch der extrem korrosionsgeschädigten Bauteile im unteren Tragwerksbereich) durch eine dem Bestand baugleiche Stahlkonstruktion (Niettechnik), unabhängig der Frage der technischen Machbarkeit, zu weiteren wesentlichen und in den bisherigen Betrachtungen nicht berücksichtigten Kostensteigerungen führen würde. Zudem steht diese Stellungnahme im klaren Gegensatz zu den Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technik (siehe Schreiben vom 12.05.2010). In der Stellungnahme des Denkmalbeirates wird auf Seite 35 dazu Folgendes angemerkt:

„Das Ersetzen der geschädigten Bestandskonstruktion durch eine neue Stahlkonstruktion im unteren Bereich der Eisenbahnbrücke gemäß dem Vorschlag von [REDACTED] ist aus denkmalpflegerischer Sicht keine befriedigende Lösung. Ein Ersetzen der geschädigten Konstruktionselemente durch eine baugleiche neue Stahlkonstruktion würde nach Auskunft von Herrn [REDACTED] die Kosten für eine Ertüchtigung der Stahlkonstruktion „mindestens verdoppeln“.

Die Baukosten würden danach mindestens € 107 Millionen für das Szenarium 1 und € 115 Millionen für das Szenarium 2 betragen.

Außerdem könnten weder die 2. Schienenachse noch die Regionalbusse bzw. der Individualverkehr über die sanierte Eisenbahnbrücke geführt werden. Es müssten wegen des vom Denkmalbeirat gewünschten weit entfernten Standortes der neuen Brücke für diese Verkehrsträger neue Anbindungen an das Hauptverkehrsnetz geschaffen werden, die ebenfalls kostenmäßig bisher weder bewertet noch berücksichtigt wurden. Außerdem hätte dies eine völlige Neutrassierung der 2. Schienenachse in diesem Bereich, verbunden mit erheblichen Umwegfahrten, zur Folge. Zudem wäre eine so sanierte Eisenbahnbrücke als Rad- und Fußgängerquerung aufgrund des notwendigen Salzstreuverbotes nur mit großen Schwierigkeiten - wenn überhaupt - ganzjährig benutzbar.

Auch in dem im Auftrag des Bundesdenkmalamtes erstellten Gutachten der [REDACTED] wurde bei der Betrachtung der nicht monetarisierten Aspekte der Abbruch des Bestandsbauwerkes und Neubau in einer tabellarischen Bewertung (Seiten 118 bis 123) hinsichtlich Standsicherheit, Dauerhaftigkeit, Verkehrssicherheit, Gestaltung, Leistungsfähigkeit, Gewässer- und Bodenschutz bzw. Bauzeit wesentlich besser mit „sehr gut“ bewertet als eine Sanierung inkl. Nachbartragwerk, wo diese Kriterien mit „mittel“ bzw. „schlecht“ bewertet wurden.

Lediglich während der Bauzeit erfolgten jeweils um eine Stufe schlechtere Bewertungen, hinsichtlich Verkehrsführung und Leistungsfähigkeit „gut“ bzw. „mittel“ und hinsichtlich Lärmschutz. „mittel“ bzw. „schlecht“.

Bei Variante I (Generalsanierung Bestandsbauwerk/Nachbartragwerk als Deckbrücke) wurde folgendes im Gutachten der [REDACTED] angeführt (Seite 119):

„Bei den Unterbauten und dem Überbau des Bestandsbauwerks können auch nach Instandsetzung Restrisiken für Standsicherheit und Verkehrssicherheit nicht ausgeschlossen werden. Insbesondere erzielt die Dauerhaftigkeit kein sehr gutes Ergebnis, da die Stahlkonstruktion konstruktionsbedingt durch Korrosion in Fugen/Spalten gefährdet ist.“

Bei Variante II (Generalsanierung Bestandsbauwerk/Nachbartragwerk als Trogbrücke) – ebenfalls aus [REDACTED] - wurde Folgendes angeführt (Seite 121):

„Bei den Unterbauten und dem Überbau des Bestandsbauwerks können auch nach Instandsetzung Restrisiken für Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit nicht ausgeschlossen werden. Insbesondere erzielt die Dauerhaftigkeit kein sehr gutes Ergebnis, da die Stahlkonstruktion konstruktionsbedingt durch Korrosion in Fugen/Spalten gefährdet ist.“

Weitere Vorgangsweise

Wegen des schlechten und sich rasch verschlechternden Zustandes der Eisenbahnbrücke sollen nunmehr zeitnah die notwendigen Schritte zur Errichtung einer neuen Donaubrücke für die schienengebundenen Verkehrsmittel (2. Schienenachse, RegioTram), FußgängerInnen, RadfahrerInnen sowie für den PKW- und Buslinienverkehr in Angriff genommen werden. Als erste Maßnahme ist dabei die Durchführung eines Realisierungswettbewerbes in Form eines EU-weiten, nicht offenen Wettbewerbsverfahrens mit vorheriger Bekanntmachung vorgesehen.

EU-weiter, nicht offener Wettbewerb

Die Diktion „nicht offen“ bedeutet, dass sich alle Berechtigten bei Erfüllung der erforderlichen Voraussetzungen uneingeschränkt um die Teilnahme bewerben können. Teilnahmeberechtigt sind Planungsteams (vergaberechtlich „BewerberInnengemeinschaft“), bestehend aus einem Ingenieurkonsulenten, der zur Tragwerksplanung befugt ist (im Folgenden „Tragwerksplaner“ genannt) und einem Architekten. Die eingelangten Anträge werden durch vom Auslober beauftragte Experten an Hand von vorher festgelegten, eindeutigen und nicht diskriminierenden Auswahlkriterien in Form eines Punktesystems bewertet. Dabei wird u.a. die technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit beurteilt. Darauf aufbauend ist beabsichtigt, die besten acht Planungsteams zur Ausarbeitung von aussagekräftigen Wettbewerbsunterlagen einzuladen. Sämtliche derart ausgewählte Planungsteams erhalten Aufwandsentschädigungen, die drei Erstplatzierten zusätzlich Preisgelder.

Nach einer derzeitigen Grobabschätzung werden die Kosten für den Wettbewerb im Rahmen von ca. € 350.000 liegen. Darin beinhaltet sind die Aufwandsentschädigungen für die 8 PlanerInnenteams, Kosten für Vorprüfung und Wettbewerbsbegleitung, Preisgelder, Jury- und Nebenkosten.

Diese Art der Wettbewerbsdurchführung, welche mit der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten bereits vorbesprochen wurde und die Kammer eingeladen wird sich bei der Wettbewerbsausschreibung einzubringen, wird deshalb gewählt, da wegen der komplexen Aufgabenstellung einer kombinierten Straßen- und Straßenbahnbrücke die Erstellung aussagekräftiger prüfbarer Unterlagen mit einem sehr hohen Aufwand verbunden ist. In jedem Fall sind eine Vorstatik und eine fundierte Kostenschätzung mit zu erwartenden life-cycle-Kosten zu erstellen und die wichtigsten technischen Details planlich darzustellen. Ohne diese Unterlagen ist eine seriöse Vorprüfung hinsichtlich der Machbarkeit und der zu erwartenden Kosten nicht möglich.

Ziel des Wettbewerbes ist die Erlangung von bereits der Bearbeitungstiefe eines generellen Projektes nahe kommenden Vorentwürfen, welche einerseits die notwendigen statisch-konstruktiven Vorgaben erfüllen und andererseits die standortbedingt notwendige gestalterische Qualität aufweisen müssen, da durch die Brücke ein neuer städtebaulicher Akzent gesetzt werden soll.

In den Wettbewerbsunterlagen sind daher mit Ausnahme der technisch notwendigen Vorgaben keinerlei Einschränkungen der Gestaltungsmöglichkeiten vorgesehen. Dies bedeutet, dass sowohl der traditionellen Brücke nachempfundene als auch vollkommen neuartige Konstruktionen im Rahmen des Wettbewerbs möglich sind.

Der Charakter von Linz als Kultur- und Stahlstadt soll dabei seine Berücksichtigung finden.

Für die Beurteilung der eingereichten Projekte sind folgende Kriterien mit Reihung nach ihrer Bedeutung vorgesehen:

1. Funktionelle und statisch-konstruktive Kriterien

Erfüllung der technischen, funktionalen, verkehrstechnischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen und Vorgaben.

2. Architektonische Kriterien

Baukünstlerische Gestaltungsqualität unter besonderer Berücksichtigung des Zusammenwirkens von Gestaltung und Konstruktion sowie Statik und Ästhetik.

3. Wirtschaftliche Kriterien

Wirtschaftliche Aspekte der baulichen Konstruktion und Kosten der notwendigen begleitenden Maßnahmen sowie der laufenden Betriebs- und Erhaltungskosten. Als Richtwert werden für die Herstellungskosten ca. € 60 Mio. inkl. USt (ohne Abbruch des Bestandes) angegeben.

4. Städtebauliche Kriterien

Qualität der Einbindung der Brücke in den Bereich des Donauparks Linz

Der vorgesehene Brückenquerschnitt sieht beidseitige Geh- und Radwegbereiche mit einer Breite von je 4,5 m, eine 8,0 m breite Trasse für schienengebundene Verkehrsmittel (Neue Schienenachse, RegioTram) und zwei Fahrspuren mit je 3,5 m vor, außerdem sollen die statischen Voraussetzungen für eine allfällige spätere Nutzung durch eine Eisenbahn gewährleistet werden. Eine Vorgabe der Gesamtbreite der Brücke ist nicht möglich, da je nach Konstruktionsart der Platzbedarf für Stützen, Bögen etc. und die erforderlichen Sicherheitsabstände verschieden sind. Die oben angeführten Querschnittsangaben stellen daher nur die vorgesehenen Nettoverkehrsflächen dar.

Nächste Schritte:

Neben der Erstellung umfangreicher Wettbewerbsunterlagen sind im Vorfeld wichtige Abklärungen mit dem Land Oberösterreich und den ÖBB zu treffen.

Mit dem Land Oberösterreich sind Gespräche hinsichtlich der notwendigen nächsten Schritte (Einreichplanung) für die Umsetzung des gemeinsamen Projekts Neue Schienenachse sowie Nutzung der Donauquerung und Schienentrasse für die RegioTram zu führen. Aufgrund dieser gemeinsamen Entwicklung und Projektierung sind seitens des Landes Oberösterreich der Straßenbaureferent und der Referent für den Öffentlichen Verkehr als Jurymitglieder (bzw. StellvertreterInnen in deren Auftrag) vorzusehen und einzubinden.

Mit den ÖBB bzw. dem Land Oberösterreich sind die Modalitäten hinsichtlich der Erhaltung der bestehenden Eisenbahnbrücke bis zu deren Entfernung und des Abbruchs auszuverhandeln.

Weiters ist eine verbindliche Aussage über die bereits vor längerer Zeit in Aussicht gestellte Auffassung der ÖBB-Gleistrasse zwischen dem Mühlkreisbahnhof und der Eisenbahnbrücke bis zur Hafestraße zu erwirken, da dieser Bereich maßgeblich in die Planung der neuen Schienenachse und der Straßenverbindung zur Hafestraße bzw. Unteren Donaulände einbezogen wird. Durch die Mitnutzung der Bahntrasse würde die Straßenerrichtung ohne strukturelle Beeinträchtigungen der Kleingartenanlage bzw. des Sportplatzgeländes ermöglicht.

Ebenso sind für die im Eigentum der ÖBB stehenden Grundflächen, welche zur Errichtung der Brücke und anschließenden Wegverbindungen erforderlich sind, Verhandlungen zu führen.

Mit dem Land Oberösterreich ist auch die Frage der Kostenteilung für die Errichtung und für die Erhaltung der neuen Brücke zu klären, da im motorisierten Individualverkehr bereits jetzt und im schienengebundenen Verkehr sowie im Regionalbusverkehr künftig eine gemeinsame Nutzung der Donauquerung erfolgt. Die Brücke spielt für den überregionalen Individualverkehr eine wesentliche Rolle und wird voraussichtlich für ein überregionales schienengebundenes Verkehrsmittel genutzt, welches im Auftrag des Landes betrieben werden soll.

Die Zuständigkeit des Gemeinderates ist nach § 46 Abs. 1 Z. 2 StL 1992 gegeben, weil die vorliegende Grundsatzbeschlussfassung – im Rahmen der Oberaufsicht über die Geschäftsführung – zur Sicherung einer zeitgerechten und zweckmäßigen Vorgangsweise durch die Stadtverwaltung und politischen Mandatäre dient.

Dem entsprechend wird der angeschlossene Antrag zur Beschlussfassung vorgelegt.

Der Leiter:

Dipl.-Ing. Werner Sonnleitner

Tiefbau Linz

Antrag

**„Neue Donaubrücke Linz“
(Ersatz für bestehende Eisenbahnbrücke)
Einleitung erster Realisierungsschritte**

Grundsatzgenehmigung

Der Gemeinderat beschliesse:

„Das für Verkehrsangelegenheiten zuständige Stadtsenatsmitglied wird beauftragt, die notwendigen Schritte zur Ausarbeitung eines Realisierungswettbewerbes in Form eines EU-weiten, nicht offenen Wettbewerbsverfahrens mit vorheriger Bekanntmachung einzuleiten.

Nach einer derzeitigen Grobabschätzung werden die Kosten für den Wettbewerb im Rahmen von ca. € 350.000 liegen. Darin beinhaltet sind die Aufwandsentschädigungen für die 8 PlanerInnenteams, Kosten für Vorprüfung und Wettbewerbsbegleitung, Preisgelder, Jury- und Nebenkosten.

Mit dem Land Oberösterreich sind vorrangig Gespräche hinsichtlich der notwendigen nächsten Schritte (Einreichplanung) für die Umsetzung des gemeinsamen Projekts Neue Schienenachse sowie hinsichtlich der Nutzung der Donauquerung und Schienentrasse für die RegioTram zu führen. Aufgrund dieser gemeinsamen Entwicklung und Projektierung sind seitens des Landes Oberösterreich der Straßenbaureferent und der Referent für den Öffentlichen Verkehr als Jurymitglieder (bzw. StellvertreterInnen in deren Auftrag) vorzusehen und einzubinden.

Weiters ist auch die Frage der Kostenteilung für die Errichtung und für die Erhaltung der neuen Brücke zu klären, da künftig eine gemeinsame Nutzung der Donauquerung erfolgt.

Mit den ÖBB bzw. dem Land Oberösterreich sind die Modalitäten hinsichtlich der Erhaltung der bestehenden Eisenbahnbrücke bis zu deren Entfernung und des Abbruchs auszuverhandeln, weiters sind mit den ÖBB die Grundstücksangelegenheiten abzuklären.

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 7. Oktober 2013 wurden Ergänzungen / Änderungen (Seiten 8 und 9) im Vorlagebericht vorgenommen.“

Ergeht an:

- 1) Vbgm Luger
- 2) Vbgm Dr. Watzl
- 3) StR Wimmer
- 4) StRⁱⁿ Mag.^a Schobesberger
- 5) GR Reiman
- 6) GRⁱⁿ Mag.^a Grün
- 7) DirLB
- 8) PPO / RKzl (5-fach)
- 9) FR
- 10) FD
- 11) StK

DirLB:

StRⁱⁿ Hörzing:
(nach § 48 StL 1992):

B:
(nach § 48 StL 1992):