

GZ: 11.279/26/2013 (bei Beantwortung bitte angeben)  
Betreff: Linz, Oberösterreich  
Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Donau  
Verfahren gemäß § 5 Denkmalschutzgesetz

### Bescheid

Mit Schreiben vom 12. Juli 2012 hat die Eigentümerin (ÖBB) um die Bewilligung der Zerstörung oder Veränderung der Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Donau in Linz, Oberösterreich, angesucht und entsprechende Unterlagen vorgelegt.

Das Bundesdenkmalamt hat entschieden:

### Spruch

Dem Antrag wird stattgegeben und die Bewilligung der Zerstörung der Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Donau in Linz, Linke und Rechte Brückenstraße, Ger. Bezirk Linz und Urfahr, Oberösterreich, Gst. Nr. 389/1, EZ 2404, [REDACTED] Urfahr, Gst. Nr. 3176/5 und 3176/6, EZ 3564, [REDACTED] EZ 500), gemäß § 5 Abs.1 des Bundesgesetzes vom 25. September 1923, BGBl. Nr. 533/23 (Denkmalschutzgesetz), in der geltenden Fassung, erteilt.

### Begründung

Mit Bescheid vom 2. Oktober 2003, Zl. 11.279/7/2003 hat das Bundesdenkmalamt festgestellt, dass die Erhaltung der Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Donau in Linz, gemäß §§ 1 und 3 Denkmalschutzgesetz im öffentlichen Interesse gelegen ist. Der Berufung der Österreichischen Bundesbahnen gegen diesen Bescheid wurde keine Folge gegeben, der Denkmalschutz der Eisenbahn- und Straßenbrücke in Linz wurde mit Bescheid des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur vom 14. November 2003, GZ. 21.200/8-IV/3/2003 bestätigt.

Mit Schreiben vom 12. Juli 2012 hat die Eigentümerin (ÖBB) im Bundesdenkmalamt den Antrag auf Bewilligung der Zerstörung in eventu Veränderung der Brücke gemäß § 5 Denkmalschutzgesetz gestellt. Mit dem Antrag legte die ÖBB die nachstehenden 14 Gutachten vor:

1. [REDACTED] Gutachten zum Zustand der Eisenbahnbrücke Urfahr - Analyse und Klärung der Tragfähigkeit, Definition von Maßnahmen, Begrenzung der Nutzung, kritische Anmerkungen (Sanierung, Termine), 26.3.2010
2. [REDACTED] Straßen- und Eisenbahnbrücke über die Donau in Linz - Dokumentation der Korrosionsschäden. 14.1.2010 - Auszug
3. [REDACTED] Gutachten über den Korrosionsschutz am Objekt Eisenbahnbrücke Linz - Urfahr über die Donau, 28. Jänner 2010
4. [REDACTED] Denkmalpflegerisches Gutachten zur Erhaltung der Eisenbahnbrücke Linz, Juli 2010
5. [REDACTED] Gutachten, Analyse und Stellungnahme zur Eisenbahnbrücke Urfahr, 25.4.2012



Nachfolgend werden die Ergebnisse des Kostenvergleichs und der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gegenübergestellt. Dabei werden sowohl die Kosten von ■■■■■ sowie die Vergleichskosten ■■■■■ aufgeführt.

Als Baukosten (einschließlich Zuschläge für Unvorhergesehenes) für das angenommene Fertigstellungsjahr 2019 werden gegenübergestellt:

	Kosten ■■■■■ inkl. Zuschläge (Mio €) brutto	Vergleichskosten ■■■■■ inkl. Zuschläge (Mio €) brutto	Differenz (Mio €) brutto
Var. 1	77,36	59,00	- 18,36
Var. 2	83,56	64,88	- 18,68
Var. 3	57,03	65,75	8,71

Für das Ende des Bewertungszeitraumes wurde das Jahr 2119 angesetzt. Das entspreche dem Fertigstellungsjahr der Gesamtmaßnahme einschließlich des Parallelbauwerkes mit der größten möglichen theoretischen Restnutzungsdauer; hierfür werden 100 Jahre angenommen. (Kapitalisierte Kosten setzen sich aus den kapitalisierten Baukosten und kapitalisierten Unterhaltungskosten abzüglich des kapitalisierten Restwertes zusammen. Durch die Kapitalisierung werden Einnahmen und Ausgaben, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten anfallen, vergleichbar gemacht. In Abhängigkeit vom festgelegten Bezugsjahr werden sie darauf bezogen auf- und abgezinst. Dabei werden Zahlungen, welche in der Zukunft anfallen geringer bewertet als diejenigen, die bereits in der Vergangenheit oder Gegenwart anfallen bzw. angefallen sind. Begründet wird dieses Vorgehen dadurch, dass bis zur Ausgabe theoretisch die Anlage des Geldes mit dem Kapitalmarktzins genutzt werden kann. Damit stellen die kapitalisierten Unterhaltungskosten den Betrag dar, welcher im festgelegten Bezugsjahr zur Verfügung stehen müsste, um den Unterhaltungspflichtigen zur Nachhaltigkeit des Bauwerks nachkommen zu können.)

Kapitalisierte Gesamtkosten 2119:

	Kosten ■■■■■ inkl. Zuschläge (Mio €) brutto	Vergleichskosten ■■■■■ inkl. Zuschläge (Mio €) brutto	Differenz (Mio €) brutto
Var. 1	128,57	97,08	- 31,49
Var. 2	142,15	109,66	- 32,49
Var. 3	87,65	102,06	14,41

In einer Beurteilungsmatrix nicht monetarisierter Aspekte wird von der ■■■■■ zur Eisenbahnbrücke u. a. ausgeführt:

zu Ingenieurbau:

STANDSICHERHEIT / VERKEHRSSICHERHEIT / DAUERHAFTIGKEIT - nach Fertigstellung:  
Bei den Unterbauten und dem Überbau des Bestandsbauwerkes 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.

GESTALTUNG - nach Fertigstellung:

Die Spannbetonbrücke als Nachbartragwerk bewirkt eine negative Wirkung durch ihr massives Erscheinungsbild.

zu Verkehrsplanung:

VERKEHRSFÜHRUNG - während der Bauzeit:

Der Straßenverkehr wird bereits nach Fertigstellung des Parallelbauwerkes ermöglicht.

LEISTUNGSFÄHIGKEIT - während der Bauzeit:

Die Auswirkung auf den Fahrzeugdurchsatz (Kfz/h) ist infolge der Verkehrssicherungs- und -lenkungsmaßnahmen bei allen Varianten gleich.

LEISTUNGSFÄHIGKEIT - nach Fertigstellung:

Die Stützweiten der Bestandskonstruktion entsprechen nicht den modernen Grundsätzen hinsichtlich Schiffsprofilen.

zu Umweltschutz:

**GEWÄSSER- UND BODENSCHUTZ:**

Infolge Strahlstaubbelastungen im Zuge der Instandsetzung der Über- und Unterbauten sind Boden- und Gewässerbeeinträchtigungen nicht auszuschließen. Durch den Neubau des Nachbartragwerkes erfolgen weitere Belastungen. Durch die Stromfeiler kommt es zur dauerhaften Anhebung des Wasserspiegels.

**NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ:**

Nach Fertigstellung sind alle Varianten gleich zu bewerten. Es wird keine Beeinträchtigung vorliegen.“

Auf Grund der komplexen Materie hat das Bundesdenkmalamt mit Schreiben vom 27. März 2013 den Antrag der ÖBB samt den beigebrachten Gutachten und das Gutachten der [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] vom März 2013 sowie die verfahrensgegenständlichen Originalakten den Denkmalbeirat gemäß § 5 Abs. 5 iVm § 15 Denkmalschutzgesetz idgF mit dem Ersuchen um Beurteilung der vorliegenden Gutachten und Stellungnahme unter besonderer Berücksichtigung hinsichtlich der wirtschaftlichen Zumutbarkeit der Maßnahmen und Sicherheitsrisiken vorgelegt.

Das wurde den Parteien mit Schreiben vom 27. März 2013, GZ. 11.279/6/2013 mitgeteilt. Ergänzend wurde von der ÖBB ein Schreiben des Verkehrs-Landesrates vom 27. März 2013 zur Kenntnis gebracht, woraus im Wesentlichen hervorgeht, dass für eine allfällig notwendige Sanierung der Linzer Eisenbahnbrücke, die zur Gänze in Besitz der ÖBB-Infrastruktur AG stehe, keine Landesmittel zur Verfügung stünden. Weiters wurde von der ÖBB ein Schreiben der Stadt Linz vom 3. April 2013 übermittelt, woraus im Wesentlichen hervorgeht, dass für die Erhaltung, Wartung und Sanierung der Linzer Eisenbahnbrücke aufgrund der ausgeführten erforderlichen, mit dieser Brücke aber nicht möglichen Nutzung für die Weiterentwicklung der Verkehrsverbindungen kaum finanzielle Mittel zu Verfügung stünden. Die geringen Mittel, welche heute für den Erhalt des Straßenbelages bzw. der Zufahrtsrampen aufgewendet würden, wären für allfällige kostspielige Sanierungen oder Instandhaltungen der gesamten Brücke mit ihrer aufwendigen und veralteten Konstruktion selbst viel zu gering. Die ÖBB selbst hat mit Schreiben vom 5. April 2013 dem Bundesdenkmalamt ergänzend mitgeteilt, dass die Brücke für die ÖBB keinen verkehrlichen Nutzen habe. Im Bahngüterverkehr spiele die Brücke keine Rolle. Über die Brücke sei kein Personenverkehrsfahrplan bestellt. Neben dem fehlenden verkehrlichen Nutzen stehe auch die Unwirtschaftlichkeit des Erhaltes der Brücke. Die Schienenmauteinnahmen der ÖBB würden beispielhaft im Jahr 2013 rund € 5.000,-- betragen. Um aber eine eingeschränkte, verkehrliche Wirkung für den Straßenverkehr für 2013 zu erhalten, wäre ein einmaliger, außerbudgetärer Instandhaltungsaufwand für die ÖBB im Jahr 2013 von € 500.000,-- erforderlich. Diese beiden Beträge sowie der mangelnde, verkehrliche Nutzen wären für die ÖBB als Brückeneigentümerin nicht vertretbar.

Von Seiten des Amtes der Oö. Landesregierung, Abteilung Kultur wurde mit Schreiben vom 8. April 2013 mitgeteilt, dass die Vorlage der Gutachten an den Denkmalbeirat zur Abgabe einer Stellungnahme zur Kenntnis genommen würde.

Das Bundesdenkmalamt hat die ergänzend eingelangten Schreiben ebenfalls dem Denkmalbeirat vorgelegt.

Das Gutachten des Denkmalbeirates, dat. 31. Juli 2013, führt im Wesentlichen die Baugeschichte, die technische Beschreibung sowie die Bedeutung der Brücke aus (Pkt. 3. und 4.; unter den Punkten 1. und 2 wird auf die Bildung des Ausschusses aus Ständigen Mitgliedern des Denkmalbeirates - bestehend aus [REDACTED]

[REDACTED] und die verwendeten Unterlagen eingegangen). Unter Punkt 5 wurde zur Standsicherheit der Eisenbahnbrücke ausgeführt, dass das Zuverlässigkeitsniveau der Stahlkonstruktion der Brücke im gegenwärtigen Zustand geringer sei als das in den österreichischen Normen festgelegte Niveau. Die Nutzung der Brücke für Fußgänger, Radfahrer und Straßenverkehr werde unter Einhaltung von Auflagen (Sperrung bei starkem Wind, Installation eines Monitoringsystems, verkürzte Inspektionsintervalle)

zugelassen. Die Flusspfeiler seien nicht in der Lage, einen normengemäßen Schiffsanprall aufzunehmen.

Unter Pkt. 6. wurde vom Denkmalbeirat festgestellt, dass an den Flusspfeilern Verstärkungsmaßnahmen erforderlich wären, um die Tragfähigkeit für den Lastfall „Schiffsanprall“ auf das erforderliche Niveau entsprechend den in Österreich umgesetzten europäischen Normen (ÖNorm EN 1991-1-7 und ÖNorm B 1991-1-7) anzuheben. Die erforderlichen Verstärkungsmaßnahmen an den Flusspfeilern würden zu einer deutlichen Veränderung des Erscheinungsbildes der Eisenbahnbrücke und zu einer weiteren Einengung der für die Schifffahrt nutzbaren Brückendurchfahrtsbreite (derzeit 78,5 m, für Neuplanungen seien 100 m vorzusehen) führen.

Der Denkmalbeirat stellte zu Varianten 1 und 2 fest (Pkt. 7 im Gutachten des Denkmalbeirats), dass das Ersetzen der geschädigten Bestandskonstruktion durch eine neue Stahlkonstruktion im unteren Bereich der Eisenbahnbrücke gemäß dem Vorschlag von [REDACTED] aus denkmalpflegerischer Sicht keine befriedigende Lösung sei. Weiters stellte der Denkmalbeirat zu diesem Punkt fest, dass ein Ersetzen der geschädigten Konstruktionselemente durch eine baugleiche neue Stahlkonstruktion nach Auskunft von [REDACTED] die Kosten für eine Ertüchtigung der Stahlkonstruktion „mindestens verdoppeln“ würde.

Hinsichtlich Variante 3 führte der Denkmalbeirat unter Pkt. 8 im Wesentlichen aus: Das dritte von [REDACTED] vorgestellte Szenarium beinhaltet den Abriss der Bestandsbrücke und die Errichtung einer neuen Brücke. Der Denkmalbeirat stellte in der Folge einen Kostenvergleich an, in welchem zwei Varianten für die Ausführung des Neubaus diskutiert werden. Die Stahlbrücke des Szenariums 2 wäre 31 % bis 51 % teurer als die Spannbetonbrücke des Szenariums 1. Nahe liegend sei deshalb die Betrachtung eines vierten Szenariums mit einem Ersatzneubau aus Beton. Werde der Mittelwert der Baukosten für das Szenarium 1 gleich 100 % gesetzt, so zeigten die Ergebnisse der Berechnungen, dass die entsprechenden Baukosten für das Szenarium 2 um 10 % höher, für das Szenarium 3 um 10 % geringer und für das Szenarium 4 sogar um 39 % geringer wären.

Der Denkmalbeirat führte weiters aus, dass eine präzise Ermittlung der Baukosten für die einzelnen Szenarien derzeit nicht möglich sei. Anzuerkennen sei die sorgfältige und umfangreiche Kostenermittlung sowohl von [REDACTED] und [REDACTED] als auch von [REDACTED]. Möglicherweise würden die von [REDACTED] und [REDACTED] ermittelten Baukosten einen oberen Grenzwert für die Szenarien 1 und 2 und einen unteren Grenzwert für das Szenarium 3 darstellen, während die von [REDACTED] ermittelten Baukosten einen unteren Grenzwert für die Szenarien 1 und 2 und einen oberen Grenzwert für das Szenarium 3 ergeben würden. Die vom Denkmalbeirat angestellten Berechnungen würden daher auf einen angenommenen Mittelwert der Baukosten hinauslaufen.

Unter Pkt 10. hat der Denkmalbeirat den Vergleich der Lebenszykluskosten in eine Tabelle aufgenommen. (Unter der Annahme, dass das benötigte Kapital bereits bei Projektstart vorhanden sei, würden in der Zwischenzeit Einnahmen durch Zinsen anfallen, welche die Kosten verringern würden. Diese zukünftigen Kosten der einzelnen Kostenanteile würden im entsprechenden Jahr umgesetzt und mit einem Zinssatz abgezinst. Zinssätze von  $Z = 4\%$  und  $Z = 2\%$  werden verwendet.); (Angaben in Mio. €):

	Baukosten 2011	Barwert (2 %)	Barwert (4 %)
Szenarium 1	77,34	133,67 (100 %)	106,25 (100 %)
Szenarium 2	85,34	150,08 (112 %)	118,72 (112 %)
Szenarium 3	57,03	81,99 (61 %)	70,27 (66 %)
Szenarium 4	47,60	68,54 (51 %)	58,65 (55 %)

Der Denkmalbeirat stellte fest (Pkt. 11), dass bei der Beurteilung der Frage nach der „wirtschaftlichen Zumutbarkeit der Maßnahmen bzw. der Sicherheitsrisiken“ die unbestrittene technikgeschichtliche, städtebauliche und allgemein kulturelle Bedeutung der Linzer Eisenbahn- und Straßenbrücke den wirtschaftlichen Überlegungen der Betroffenen gegenüberzustellen gewesen sei. Bevor der Ausschuss in die Beratung der Empfehlung

eingetreten sei, habe er alle möglichen Lösungsvorschläge erörtert und bewertet. Im Wesentlichen wurde dabei festgestellt:

#### Erhalt der Brücke mit Nutzungsänderung:

Das Denkmal bleibe weitgehend unverändert erhalten. Zur Bewältigung des vorhandenen und erwarteten Verkehrsaufkommens sei jedenfalls ein Neubau erforderlich. Die für die erforderliche Sicherung des Bestandes und den Rückbau auf die mit der Nachnutzung kompatible Struktur benötigten Finanzmittel seien nur mit einer größeren Streuung erfassbar.

#### Umbau und Erweiterung der Brücke:

Gemäß Gutachten [REDACTED] würden nur mehr etwas weniger als 50 % der Originalsubstanz erhalten bleiben. Da mit dem Umbau der Brücke eine Teilerstörung des Denkmals verbunden sei, werde die Lesbarkeit des Denkmals massiv beeinträchtigt und es gehe der Denkmalcharakter weitgehend verloren.

#### Abbruch der Brücke:

Es gebe keine Einschränkung der Stadtplanung bezüglich Donauquerung. Werde ausschließlich die Kostenkomponente berücksichtigt und die geschichtliche und kulturelle Bedeutung des Bauwerks weggeblendet, sei die Zerstörung des Denkmals voraussichtlich die billigste Variante der Problemlösung. Das technische Denkmal gehe verloren. Eventuell könne durch einen Erhalt eines Bogens und die museale Aufstellung am Festland zumindest die Idee der Konstruktionsformen des späten 19. Jh. und frühen 20. Jh für die Nachwelt bewahrt bleiben.

Als Empfehlung des Ausschusses (Pkt. 12) wurde festgehalten, zu Szenarien 1 und 2:

Der Ausschuss empfehle 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 [REDACTED]-Gutachten) Abstand zu nehmen, da hierdurch der Denkmalcharakter der Eisenbahnbrücke zerstört würde.

Der Ausschuss empfehle mit absoluter Mehrheit unter Bezug auf die geschichtliche, künstlerische und kulturelle Bedeutung der Eisenbahnbrücke diese zu erhalten, denkmalgerecht zu sanieren und in einer angepassten Nutzung weiterhin zu verwenden und dem gestiegenen Verkehrsaufkommen durch einen schlichten Brückenneubau, z. B. in Nähe der VOEST-Brücke, Rechnung zu tragen.

Das Bundesdenkmalamt hat erwogen:

Die gegenständliche Brücke steht unter Denkmalschutz. Gemäß § 4 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz ist die Zerstörung sowie jede Veränderung des geschützten Denkmals, die den Bestand (Substanz), die überlieferte (gewachsene) Erscheinung oder künstlerische Wirkung beeinflussen könnte, ohne Bewilligung nach § 5 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz verboten.

Gemäß § 5 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz bedarf die Zerstörung eines Denkmals der Bewilligung durch das Bundesdenkmalamt. Der Nachweis der für die Zerstörung geltend gemachten Gründe obliegt dem Antragsteller. Die Behörde hat alle vom Antragsteller geltend gemachten Gründe, die für eine Zerstörung sprechen, gegenüber jenen Gründen abzuwägen, die für eine unveränderte Erhaltung des Denkmals sprechen.

Einleitend ist festzuhalten, dass die Zerstörung eines Denkmals nur die Ausnahme von der geforderten unveränderten Erhaltung sein kann (VwGH 15. September 1994, Zl. 93/09/0035). Dem Umstand des Ausnahmecharakters trägt das Denkmalschutzgesetz insofern Rechnung, als vor Erteilung der Bewilligung der Zerstörung gemäß § 5 Abs. 5 Denkmalschutzgesetz der Denkmalbeirat zu hören ist.

Im vorliegenden Fall hat sich der Denkmalbeirat auf Grund der gegebenen Denkmalbedeutung für den Erhalt der Brücke ausgesprochen, jedoch gleichzeitig festgestellt, dass dafür eine Nutzungsänderung notwendig sei. Der Denkmalbeirat hat in seiner Abstimmung auf die festgestellten Sicherheitsrisiken bzw. darauf, ob die Voraussetzungen zur Erhaltung des Objektes und eine künftige wirtschaftlich gesicherte Erhaltung weiterhin gegeben sind, nicht Bezug genommen.

Gemäß § 5 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz hat die Behörde eine Interessensabwägung vorzunehmen. Wie der Verwaltungsgerichtshof ausführt, handelt es sich hierbei nicht um eine Ermessensentscheidung (vgl. VwGH 22.6.2005, Zl. 2004/09/0014). Die Behörde hat daher in der Folge einerseits auf die vom Antragsteller vorgebrachten Gründe einzugehen, andererseits jene Gründe, welche für die unveränderte Erhaltung sprechen, einer Prüfung zu unterziehen.

Die Antragstellerin fasste in einem ihrem Antrag beigelegten Gesamtbericht mit zusammenfassender Bewertung der [REDACTED] dat. 12.7.2012, zu den Antragsgründen im Wesentlichen Folgendes zusammen:

Im Jahre 2010 erfolgte im Rahmen eines Gutachtens von Herrn [REDACTED] unter Beiziehung von zwei Sub-Gutachtern eine umfassende Untersuchung und Bewertung der Bestandsbrücke. Das Ergebnis war, dass die Sicherheit zu diesem Zeitpunkt nicht mehr gegeben war und somit unmittelbar Sofortmaßnahmen zur Wiederherstellung der Sicherheit gesetzt werden mussten. Ein weiteres Ergebnis war jedoch, dass diese Sofortmaßnahmen nur eine Übergangslösung darstellten und mit Ende 2012 die weitere Nutzung des Bestands aus Sicherheitsgründen voraussichtlich nicht mehr möglich sei und somit eine Demontage in weiterer Folge erforderlich werde.

Seitens des Bundesdenkmalamtes wurde schon im Jahr 2010 ein denkmalpflegerisches Gutachten von [REDACTED] eingeholt. Dieses Gutachten zielt auf die Erhaltung des Denkmals ab und stellt das Erfordernis fest, eine Vielzahl von relevanten Aspekten vor einer endgültigen Entscheidung über die weitere Vorgangsweise zu untersuchen.

In den Jahren 2011 und 2012 wurden daher weitere umfassende Untersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse aller Untersuchungen und Begutachtungen lassen sich wie folgt zusammenfassen (Zusammenfassung [REDACTED] vom 12.7.2012):

Der Erhalt des Bestands ohne zusätzliche Straßenbrücke in Nachbarlage sei unmöglich, da der Straßenverkehr auf der bestehenden Brücke keinesfalls künftig weiter geführt werden könne.

Alle Szenarien, die einen Erhalt des Bestands vorsehen, wären mit unvermeidbaren technischen und wirtschaftlichen Nachteilen verbunden. Es würden Sicherheitsrisiken bestehen bleiben, die auch durch bestmögliche Sanierung des Bestands nicht ausgeschaltet werden könnten. Diese seien insbesondere erhöhte Gefahren aufgrund des verbleibenden Korrosions- und Erhaltungsrisikos und erhöhte Kolkbildungsgefahr und damit Gefährdung der Standsicherheit, aber auch erhöhte Gefahr eines Schiffsanpralls, zusätzliche Gefahr für die Schifffahrt aufgrund Kehrwasserbildung, erhöhte Hochwassergefahr für die Anrainer, erhöhte Eisstau- und Verklauungsgefahr. Zusätzlich würden alle Szenarien mit Bestandserhalt zu unverhältnismäßig hohen und damit zu völlig unvermeidbaren Mehrkosten führen.

Weiters wurde von der [REDACTED] ausführlich dargelegt, dass die Brücke, selbst wenn sie zukünftig ausschließlich als Denkmal, das heißt unbeachtlich von Nutzungsanforderungen, verbleibe, ein Gefahrenpotential darstelle. Unabhängig von den negativen Auswirkungen auf den Hochwasserabflussquerschnitt sei die derart geringe Breite der einzigen Schifffahrtsöffnung jedenfalls eine erhebliche Beeinträchtigung der Sicherheit der Schifffahrt. [REDACTED] stellte ausdrücklich fest, dass eine „dauerhafte Instandsetzung“ der Brücke nicht möglich sei. Insgesamt komme die erforderliche Sanierung der Stahlkonstruktion oberhalb der Brückenpfeiler einem Quasi-Neubau mit Beibehaltung der Erhaltungsrisiken und extrem hohen Erhaltungsaufwendungen für die Altkonstruktion gleich.

Die Behörde prüfte in der Folge die Möglichkeit der technischen und wirtschaftlichen Erhaltung der Substanz des verfahrensgegenständlichen Objektes.

Was die technische Möglichkeit einer Sanierbarkeit der Brücke anbelangt, so ist festzuhalten, dass aus den vorliegenden Gutachten hervorgeht, dass es durchaus möglich ist, die Brücke zu sanieren - allerdings können dadurch die bestehenden Sicherheitsrisiken nicht zur Gänze behoben werden. Der Gesamtzustand der Brücke, wie alle Gutachten übereinstimmend belegen, ist durch Korrosionsschäden erheblich beeinträchtigt, sodass eine Ertüchtigung der Brücke, für welche Nutzung auch immer (Straßen- bzw. Schienenverkehr, Radfahrer,

Fußgänger etc.) mit einem erheblichen Substanzverlust verbunden sei. Gutachter [REDACTED] legt dar, dass die technischen Umstände und Konsequenzen einer Sanierung auch dann gelten, wenn nur eine eingeschränkte Nutzung erfolgt. Gutachter [REDACTED] nimmt in jedem Fall einen Substanzverlust von 49 % an (siehe Gutachten [REDACTED] Analyse und Stellungnahme zur Eisenbahnbrücke Urfahr, 25.4.2012, Entscheidungsmatrix, S. 71). Der Denkmalbeirat folgt dieser Annahme.

Das vom Bundesdenkmalamt eingeholte Gutachten von [REDACTED] vom Juli 2010 stellt zu den Anmerkungen von [REDACTED] fest, dass grundsätzlich die Ergebnisse dieser Untersuchung nachvollziehbar und fundiert seien. [REDACTED] führte weiters aus, dass die Untersuchung der Korrosionsschäden ergeben habe, dass die teilweise umfangreichen Schäden eindeutig auf die Nutzung durch den Kraftfahrzeugverkehr und den damit verbundenen Streusalzeintrag in die Konstruktion zurückzuführen seien - konventionelle Eisenbahnbrücken ähnlichen Alters würden solche Schäden nicht zeigen. Weiters wird festgestellt, dass die Brücke für eine Nutzung durch den modernen Straßenverkehr provisorisch eingerichtet und dafür nur bedingt geeignet sei - sie sei eigentlich zu schmal, ihre Konstruktionselemente seien weder vor Anprallbeschädigungen des Straßenverkehrs noch vor Korrosionsschäden durch Salzeintrag ausreichend geschützt und konstruktiv auch in Zukunft kaum zu schützen. [REDACTED] stellte zwar fest, dass die Brücke vielfältig nutzbar sei; außer der ursprünglichen Aufgabe für den Eisenbahnverkehr könnten mit geringem Aufwand auch weiter schienengebundene Verkehrsmittel über die Brücke geführt werden und damit ihre Nutzung verbessert werden. Auf die von der Antragstellerin vorgebrachten weiteren Sicherheitsrisiken geht der Gutachter nicht ein.

Auch von Seiten des Denkmalbeirats wurde festgestellt, dass verursacht von der Wintersalzstreuung zur Sicherung des Straßenverkehrs das Tragwerk der Linzer Eisenbahnbrücke zur Zeit erhebliche Korrosionsschäden aufweise und die Nutzung der Brücke für Fußgänger, Radfahrer und Straßenverkehr nur unter Einhaltung von Auflagen zugelassen werde. Auf die Möglichkeit zur gänzlichen Behebung der Sicherheitsrisiken wurde nicht näher eingegangen. Die von der Antragstellerin vorgebrachten Bedenken hinsichtlich (weiter) bestehender Sicherheitsrisiken wurden von den Gutachtern Höhmann und Denkmalbeirat nicht entkräftet.

Für die Behörde ist es sohin nachvollziehbar dargelegt, dass die technische Sanierbarkeit des Bauwerks durch erheblichen Substanzverlust möglich ist, wobei allerdings die Sicherheitsrisiken bei einer Sanierung der Brücke weiter bestehen bleiben.

Die Behörde hatte in der Folge die von der Antragstellerin vorgebrachten Argumente, welche für eine wirtschaftliche Abbruchreife sprechen, zu prüfen.

Die Antragstellerin bringt im Wesentlichen vor, dass auf Grund des Zustandes der Brücke erhebliche Sicherheitsrisiken vorliegen. Sanierungsaufträge würden nicht vermögen, diese Sicherheitsrisiken zur Gänze zu beheben. Die gegenständliche Brücke sei für die ÖBB nicht mehr von Nutzen und damit nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben, sodass eine Sanierung - auch unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation der Antragstellerin - nicht finanzierbar sei. Zu den vorgebrachten Kosten der erarbeiteten Szenarien siehe weiter oben. Die Frage der Wirtschaftlichkeit wird in den vorliegenden Gutachten ausführlich behandelt. Die dem Antrag beiliegenden Gutachten [REDACTED] und [REDACTED] behandeln die Kostenfrage sehr ausführlich. Auch die Gutachter [REDACTED] [REDACTED] und der Denkmalbeirat gehen detailliert auf die Kostenfrage ein. Letztendlich kommt es in den verschiedenen Gutachten jeweils zu einer Kostenverschiebung. In Relation erweisen sich die Verschiebungen der errechneten bzw. angenommenen Kosten jedoch als nicht ausschlaggebend und sie sind nicht in der Lage, die Gesamtdimension der Kostenunterschiede entscheidend zu verschieben. Weder die Gutachter [REDACTED] noch der Denkmalbeirat können die von der Antragstellerin vorgebrachte Unwirtschaftlichkeit der weiteren Erhaltung der Brücke für die ÖBB nachvollziehbar widerlegen.

Die Behörde verkennt nicht, dass eine Sanierung des Objektes technisch grundsätzlich möglich erscheint. Dem steht allerdings gegenüber, dass dadurch aber die Sicherheitsrisiken nicht zur Gänze behoben werden können und die Sanierung der Brücke, wie von Gutachter [REDACTED]

angenommen wird, mit 49 % Substanztausch verbunden ist. Ein Substanztausch von nahezu der Hälfte stellt allerdings einen gravierenden Eingriff in das Denkmal dar, welcher kaum noch mit den Kriterien der Denkmalpflege vereinbar ist.

Nach Prüfung sämtlicher Unterlagen ergibt sich aus denkmalpflegerischer Sicht, dass bei der gegenständlichen Eisenbahnbrücke bei Variante 1 erhebliche Eingriffe in die Substanz (Bestandsbauwerk) durch die Verbreiterung vorgesehen sind, die das Erscheinungsbild maßgeblich verändern würden. Die Denkmalverträglichkeit würde zudem auf Grund des massiven Erscheinungsbildes der zusätzlichen neuen Spannbetonbrücke und der erhöhten Streusalzbelastung eingeschränkt. Bei Variante 2 sind alle Nachteile von Variante 1 gegeben, mit dem zusätzlichen denkmalpflegerisch negativen Aspekt der gestalterischen Veränderung der Bestandsbrücke durch das Nachbartragwerk einer Trogbrücke. Dies entspricht auch der Auffassung des Denkmalbeirats über die jeweils nachteiligen nutzungsbedingten Änderungen im Erscheinungsbild gemäß den vorgelegten Varianten.

Die denkmalpflegerische Bedeutung der Linzer Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Donau steht außer Frage. Es bedarf keines weiteren Beweises, dass die Errichtung von Eisenbahnen im 19. Jahrhundert und zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine wesentliche Voraussetzung für die industrielle Entwicklung und die damit einhergehenden sozialen Veränderungen war. Diese Bedeutung haftet den für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen Bauten dieser Zeit an und Eisenbahnbrücken zählen ohne Zweifel zu den hervorstechendsten Bauten einer Eisenbahnstrecke (vgl. Bescheid BMBWK vom 14.11.2003, GZ. 21.200/8-IV/3/2003). Hinsichtlich der Dokumentationsfunktion der gegenständlichen Brücke war sohin zu prüfen, ob ähnliche Bauwerke in Österreich noch vorhanden sind. Als denkmalgeschützte Vergleichsbeispiele können angeführt werden: 1020 Wien, Stadlauer Donaubrücke; Niederösterreich, Mautern, Straßenbrücke über die Donau; Oberösterreich, Wels, Traunbrücke; Tirol, Innsbruck, Innbrücke der Mittenwaldbahn; Tirol, Lienz, Spitalsbrücke.

Anzumerken ist, dass der VwGH in seinem Erkenntnis vom 22. März 2011, Zl. 2011/09/0166 festgestellt hat, dass der zur Verwirklichung einer im überwiegenden öffentlichen Interesse getroffenen Regelung vorgenommene Eigentumseingriff nicht weiter gehen darf, als dies zur Erreichung des Regelungszieles notwendig ist. Die Forderung nach einer Aufgabe der Eigentümerschaft durch Verkauf des Objektes würde über diesen Grundsatz hinausgehen.

Das Bundesdenkmalamt hat mit Schreiben vom 7. August 2013, GZ. 11.279/21/2013 den Parteien das Gutachten der [REDACTED] und das Gutachten des Denkmalbeirats zur Kenntnis gebracht und im Sinne der §§ 37 und 45 Abs. 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 als Ergebnis des ha. Ermittlungsverfahrens Folgendes mitgeteilt:

*„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 Denkmalbeirats nicht hinlänglich entkräftet werden. Dies war der völlig unbestrittenen geschichtlichen, künstlerischen und kulturellen Bedeutung der Brücke gegenüber zu stellen und die entsprechende Abwägung vorzunehmen.“*

Binnen gesetzter Frist sind dazu folgende Stellungnahmen im Bundesdenkmalamt eingelangt:

Mit Schreiben vom 14.8.2013 hat der Magistrat der Landeshauptstadt Linz, Anlagen- und Bauamt, im Wesentlichen mitgeteilt, dass das ha. Schreiben vom 7.8.2013, GZ. 11.279/21/2013 zur Kenntnis genommen werde.

Mit Schreiben vom 16.8.2013 teilte der Vizebürgermeister der Landeshauptstadt Linz Dr. Erich Watzl dem Bundesdenkmalamt mit, dass sich die Stadt Linz in einem Gemeinderatsbeschluss zu einer Kulturverträglichkeitsprüfung bei relevanten Bauvorhaben entschieden hätte. Es habe sich die Stadt Linz verpflichtet, in Analogie zu Pkt. 4, des Art. 124 des Maastrichter Vertrages, den kulturellen Aspekten bei der Erfüllung aller kommunalen Aufgaben Rechnung zu tragen. Darüber solle das Bundesdenkmalamt in Kenntnis gesetzt werden.

Mit Schreiben vom 20.8.2013 hat die ÖBB Infrastruktur AG auf das ha. Schreiben vom 7.8.2013, GZ. 11.279/21/2013 Bezug genommen und im Wesentlichen Folgendes mitgeteilt: Die ÖBB-Infrastruktur AG teile die Ansichten des Denkmalbeirates in seiner Stellungnahme vom 31. Juli 2013 und schließe sich dem Prüfungsergebnis des BDA laut obzit. Schreiben an. Die ÖBB habe stets die gem. §§ 19 EisebG vorgeschriebenen Maßnahmen zum Erhalt und sicheren Betrieb der Eisenbahn und insbesondere der ggst. Eisenbahnbrücke durchgeführt. Dafür wären in der Vergangenheit immense technische und finanzielle Aufwendungen aufgebracht worden. Beispielsweise wären in die laufenden Instandhaltungen (u. a. der Tragwerkssubstanz) jährlich erhebliche Mittel investiert worden: Es wären in den Jahren 2011/2012 über € 700.000,00 und im Jahr 2013 bereits € 600.000,00 aufgewendet worden. Es sei daher - alleine für diese drei Jahre - mit Kosten für Erhaltungsmaßnahmen in Höhe von ca. 1,3 bis 1,5 Mio Euro zu rechnen. Trotz dieser erheblichen Aufwendungen sei nunmehr das Ende der technischen Lebensdauer des Bauwerks erreicht. Im Übrigen trete die ÖBB-Infrastruktur AG der Argumentation der Denkmalbehörde vollinhaltlich bei, da sowohl die Ausführungen des Denkmalbeirates als auch des Bundesdenkmalamtes schlüssig und nachvollziehbar wären.

Mit Schreiben vom 19.8.2013 hat der Bürgermeister der Landeshauptstadt Linz, Franz Dobusch eine Stellungnahme eingebracht und im Wesentlichen mitgeteilt, dass die Begründung, dass das Bundesdenkmalamt nach Prüfung sämtlicher Unterlagen und nach Abwägung aller Argumente und Entscheidungsgrundlagen zum Ergebnis gekommen sei, dass die Erhaltung der Brücke nach denkmalpflegerischer Maßgabe und nach den Kriterien der wirtschaftlich erlangbaren Sicherheit nicht realisierbar wäre, zeige, dass eine umfassende Sichtweise der Entscheidung zu Grunde lag. Gerade diese umfassende Betrachtung werde als äußerst wichtig erachtet, da die vernetzte Beurteilung der gegebenen Fakten, vor allem die Beachtung des realen Erhaltungszustandes, der sehr detailliert erstellten technischen Expertisen sowie mehrerer für die Stadt Linz markanter Rahmenbedingungen und Auswirkungen Basis für eine zukunftsweisende Entscheidung seien.

Inhaltliche Äußerungen zum bisherigen Ermittlungsergebnis, die weitere Erhebungen erforderlich machen würden, wurden nicht gemacht.

Nach Prüfung sämtlicher Unterlagen und nach Abwägung aller Entscheidungsgrundlagen, unter besonderer Berücksichtigung, dass die Feststellungen der Antragstellerin durch die von der Behörde eingeholten Gutachten der [REDACTED] und des Denkmalbeirates nicht hinlänglich entkräftet werden konnten, gelangt das Bundesdenkmalamt zu dem Schluss, dass in Anbetracht des hohen wirtschaftlichen Aufwands im Verhältnis zu den gegebenen und nicht zur Gänze behebbaren Restrisiken für Standsicherheit und Verkehrssicherheit eine dauernde wirtschaftlich gesicherte Erhaltung des Objektes im Sinne des Denkmalschutzgesetzes nicht zu erkennen ist. Nach den vorliegenden Angaben und den durchgeführten Ermittlungen der Behörde kann auch durch kostenintensive Sanierungsarbeiten eine nach menschlichem Ermessen und gemäß den derzeit gültigen Normen risikofreie Bestandsicherheit nicht gewährleistet werden. Die als zumindest erforderlich angesehenen Instandsetzungs- und Sanierungsmaßnahmen würden so weit reichende Auswirkungen auf Substanz und Erscheinungsbild haben, dass eine Erhaltung der Brücke nach denkmalpflegerischer Maßgabe als nicht ausreichend umsetzbar angesehen wird.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

## Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist die Berufung an die Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Kultur zulässig. Sie hat einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten und ist binnen zwei Wochen ab Zustellung beim Bundesdenkmalamt einzubringen.

### Ergeht an:

- a) die Österreichischen Bundesbahnen, ÖBB-Infrastruktur AG, vertreten durch [REDACTED]  
[REDACTED] Nordbahnstraße 50, 1020 Wien
- b) den Landeshauptmann von Oberösterreich, z.H: Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Kultur, Promenade 37, 4021 Linz
- c) den Magistrat der Landeshauptstadt Linz, Neues Rathaus, Hauptstraße 1-5, 4041 Linz
- d) den Bürgermeister der Landeshauptstadt Linz, Rathaus, 4040 Linz

### Nachrichtlich an:

- 1) das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Oberösterreichisches Kulturgüterinformationssystem, Kärntner Straße 12, 4020 Linz
- 2) das Landeskonservatorat für Oberösterreich, Rainerstraße 11, 4020 Linz

Wien, am 2. September 2013

Die Präsidentin:

Dr. Barbara Neubauer

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung: