

Spruch des Bundesdenkmalamtes:

„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.“

Denkmalschutz aufgehoben

Die ÖBB haben die Entlassung aus dem Denkmalschutz beantragt. Dem wurde am 2. September 2013 stattgegeben.

Beste Lösung: Neue Brücke

Durch den offiziellen Bescheid besteht nun die Möglichkeit, die alte Brücke zu ersetzen.

Ein Neubau erfüllt alle Erfordernisse einer modernen Verkehrslösung, das heißt:

- Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen und die Schifffahrt
- ausreichend Platz (rund 24 Meter) für eigene Verkehrsflächen von FußgängerInnen, RadfahrerInnen, AutofahrerInnen und Öffentlichem Verkehr
- Grundlage für die 2. Schienenachse
- Voraussetzung für mögliche Regio-Tram

Chronologie Eisenbahnbrücke

- 1897: Beginn der Bauarbeiten
- 1900: Verkehrsfreigabe mit prognostizierter Nutzungsdauer von 100 Jahren
- 1962: Stadt Linz übernimmt die Erhaltung und Erneuerung des Fahrbahnbelages und den Winterdienst.
- 1977 - 1980: Tragwerk in katastrophalen Zustand; Nutzung nur mehr bis Herbst 1982 möglich; Neubauprojekt wird ausgearbeitet; wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung erfolgt
- April 1981: Realisierung scheidet an fehlender Finanzbeteiligung des Bundes; Stadt Linz erklärt sich zur Beteiligung an den Sanierungskosten bereit
- 1981 - 1982: Sanierung der Brücke mit Komplettsperre für rund eineinhalb Jahre
- 1992: Gehsteigverbreiterung und Umbau zum Zweirichtungsradweg
- 2003: Brücke gegen den Willen der ÖBB unter Denkmalschutz gestellt.
- 2009: Gutachten bescheinigt schlechten Zustand - Sperre steht bevor; Gipfelgespräch: Verkehrsministerium, Land OÖ, Stadt Linz, Bundesdenkmalamt und ÖBB; ÖBB versichern Betrieb bis Ende 2012
- 2010: Mit dem Bundesdenkmalamt werden Sanierungsvarianten und ein Brückenneubau diskutiert.
- November 2010: Neuplanungsgebiet „Eisenbahnbrücke“ in der Änderung des Flächenwidmungsplans im Gemeinderat beschlossen.
- April 2011: ÖBB erklären, dass die Brücke für ihre Zwecke nicht mehr benötigt wird.
- November 2011: Gemeinderat beschließt Vergabe von Planungsarbeiten für die Sanierung samt Kostenschätzung sowie ein Gutachten über Ist-Zustand und Verlängerung der Nutzungsdauer.
- Mai 2012: Gutachten von Univ.-Prof. Fink empfiehlt einen Neubau.
- Mai 2012: Gemeinderat beschließt Erkenntnis zu einem Brückenneubau. Zuständige Stellen werden ersucht, rechtliche Voraussetzungen zu erreichen.
- Juli 2012: ÖBB beantragen Entlassung aus dem Denkmalschutz sowie Bewilligung für Brückenabriss.
- Herbst 2012: Asphaltdecke wird erneuert, ÖBB veranlassen umfangreiche Verstärkungsmaßnahmen; Tempo 30 als Voraussetzung für weitere Nutzung; Sperre bei Sturmwarnung.
- März 2013: ÖBB lassen für die Nutzung bis Ende 2013 erneut Verstärkungsmaßnahmen durchführen.
- Mai 2013: Gemeinderat beschließt Flächenwidmungsplan und örtliches Entwicklungskonzept. „Neuplanungsgebiet Eisenbahnbrücke“ wird rechtskräftig.
- September 2013: Bescheid über die Entlassung der Eisenbahnbrücke aus dem Denkmalschutz rechtskräftig.

Detaillierte weitere Informationen unter:
www.eisenbahnbruecke.at

Verkehrslösung für die Zukunft



Verkehrslösung für Morgen



„Mit der Entscheidung des Denkmalamtes, die Eisenbahnbrücke vom Denkmalschutz zu befreien, kann die Stadt Linz nun eine zukunftstaugliche Lösung für diesen Standort in Angriff nehmen. Für einen Brückenneubau sprechen zwei entscheidende Argumente: die Sicherheit der Linzer Bevölkerung und die Möglichkeit einer modernen Verkehrslösung für Morgen.“

Karin Hörzing
Verkehrsstadträtin

Franz Dobusch
Bürgermeister

Lebensdauer überschritten

Die 1900 errichtete Eisenbahnbrücke im Eigentum der ÖBB hat ihre technische Lebensdauer erreicht. Das stark verrostete Bauwerk ist nur mehr eingeschränkt benutzbar und kann trotz einer Generalsanierung Anfang der 1980er Jahre die erforderlichen Sicherheitsstandards nicht mehr erfüllen.

Gutachten empfiehlt Neubau

Im Auftrag der ÖBB und der Stadt Linz hat Univ.-Prof. Dr. Josef Fink ein Gutachten über Sanierungsmöglichkeiten und einen Neubau erstellt. Der Denkmalbeirat hat festgehalten, dass keine 2. Brücke direkt neben der Eisenbahnbrücke gebaut werden soll, da sonst die städtebauliche Wirkung verloren geht. Eine Zweitbrücke müsste nahe der Voestbrücke situiert sein – eine Lösung, die auf Grund mangelnder Verkehrsanbindungen nicht realisierbar ist.

Denkmalcharakter geht verloren

Ebenso problematisch ist eine alleinige Sanierung der Eisenbahnbrücke. Die Brücke müsste verbreitert und mehr als die Hälfte der Bausubstanz ausgetauscht werden. Die feingliedrige Struktur des Tragwerks ist nach den heutigen Konstruktionsprinzipien nicht wieder herstellbar. Der Denkmalbeirat kommt zur Überzeugung, dass dadurch der typische Charakter der Eisenbahnbrücke verloren ginge. Zusätzlich müssten die Vorlandtragwerke zur Gänze erneuert werden. Die Generalsanierung hätte eine Sperre für rund 2,5 Jahre zur Folge. Der Denkmalbeirat spricht sich grundsätzlich nur für den Erhalt der Brücke als reine Fußgänger- und Radfahrquerung aus. Eine für die Stadt Linz dringend notwendige Brückenlösung für PKW- und Öffentlichen Verkehr ist nicht vorgesehen.



Ein weiterer Punkt ist, dass Brückenhöhe und Pfeiler nicht mehr den Ansprüchen moderner Schifffahrt entsprechen. Die Brücke müsste angehoben und die Pfeiler verstärkt werden, um einen Schiffsanprall standhalten zu können. Die Verstärkung der Pfeiler würde die ohnehin zu schmale Schiffsdurchfahrt (derzeit 78,5 Meter - vorgeschrieben sind 100 Meter) noch weiter einengen. Univ.-Prof. Fink empfiehlt daher einen Neubau der Brücke.

Warum keine zweite Brücke?

In verschiedenen Gutachten wurden unterschiedliche Neubau-Varianten untersucht. Auch die Sanierung der Eisenbahnbrücke samt dazugehöriger Nebenbrücke stand zur Debatte. Wie die Expertisen zeigen, sprechen deutliche Argumente gegen die Zwei-Brückenvariante:

Erschwerte Verkehrsanbindungen

Bei einer Zwei-Brückenlösung besteht erhöhter Platzbedarf für die Straßenanschlüsse südlich und nördlich der Donau. Das würde einen Eingriff in bestehende Strukturen erfordern. So würden unter anderem Parkplätze beim Gasthaus Lindbauer wegfallen.

Nachteil für 2. Schienenachse

Da die Eisenbahnbrücke erst nach Fertigstellung der neuen 2. Brücke saniert werden kann, würde sich die Inbetriebnahme der 2. Schienenachse um mindestens drei Jahre verzögern.

Hoher Erhaltungsaufwand

Durch die Nähe zur 2. Brücke würde die Eisenbahnbrücke durch den unvermeidbaren Streusalznebel geschädigt und Korrosionsschäden sind daher vorprogrammiert. Das bedeutet erhebliche Mehrkosten.

Höhere Kosten

Die Baukosten für die Zweibrücken-Variante belaufen sich auf rund 100 Millionen Euro, rund 40 Millionen mehr als ein alleiniger Neubau. Zusätzlich sind noch die laufenden Kosten für den Erhaltungsaufwand der Eisenbahnbrücke zu berücksichtigen.

Unattraktives Stadtbild

Durch die unterschiedlichen Bauformen der zwei unmittelbar nebeneinander liegenden Brücken wäre das Stadtbild massiv beeinträchtigt. Die Eisenbahnbrücke kommt nur mehr eingeschränkt zur Geltung. Diese Lösung wurde deshalb vom Denkmalbeirat abgelehnt.



Massive Korrosionsschäden an der Eisenbahnbrücke vor den Reparaturarbeiten im Herbst 2012