



**Abriss der Straßen- und Eisenbahnbrücke in Linz erfolgreich durchgeführt**

# Tonnenschwere Tragwerke mit Barges gehoben

**116 Jahre Linzer Straßen- und Eisenbahnbrücke sind nun Geschichte. Die am 14. November 1900 eröffnete Brücke wurde im August 2016 abgetragen. Die drei Brückenbögen wurden in drei Etappen entfernt und an Land gebracht. Man war sehr bedacht die dafür notwendigen Schifffahrtssperren so kurz wie möglich zu gestalten.**



Abbau des letzten Bogens am 19. August

Der erste Bogen, linkes Landjoch wurde am 11. August, der zweite Bogen im Mitteljoch am 15. August und schließlich der dritte Bogen im rechten Landjoch am 19. August ausgehoben und an das linke Ufer gebracht. Alle drei Aktionen wurden von Hunderten Zuschauern aus der Bevölkerung mitverfolgt. Der Abriss war sehr umstritten, aber eine vorher durchgeführte Volksbefragung ergab eine Mehrheit von 68,1 % für den Abriss und Bau einer neuen Brücke. Auch politisch war das Projekt ein Dauerthema. Um die 710 t schweren Tragwerke vom Rest der Stahlkonstruktion zu lösen, waren 25 Mitarbeiter des Bauunternehmens GLS und der belgischen Spezialfirma Sarens nötig. Zum Einsatz kam das 1.450 PS starke Schubschiff RIGA mit Heimathafen Rotterdam mit den bei-den **Twin-Bargen VICTOR und KAREL**. In beide Barge wurde Wasser gepumpt, der Verband genau unter den Bögen mit Hilfe von drei im Strom liegenden Ankern positioniert. Dann wurde das Wasser aus-gepumpt und somit die Brückenbögen angehoben. Entscheidend dabei waren auch Witterungsverhältnisse und Wasserstand. Nachdem die drei jeweils 87 m langen und 710 t schweren Brück-enteile ans Ufer transportiert wurden sind diese mit selbstfahrenden Schwerlastrollern von den Barges an Land gerollt. Nun folgt nun die Zerlegung und Vorbereitung für den Abtransport per Schiff. Auch jener Bogen, der wie und wo auch immer in Linz eine neue Verwendung finden soll, wird dabei in Teile zerschnitten und danach in den Linzer Hafen gebracht. Dies muss geschehen, weil die Durchfahrthöhe der knapp 400 m stromab befindlichen Autobahnbrücke nur bei rund 10 m liegt, der Brückenbogen aber 13 m hoch ist. Für die Zwischenlagerung hat die Linz AG dort, wie berichtet, eine Fläche für die Dauer von drei Jahren angemietet. Wie der Bogen der Eisenbahnbrücke in Zukunft in Linz in Erscheinung tritt, ist noch nicht klar. Ideen gibt es einige, auf ihre



Animationen zur Nutzung des erhaltenen Brückenbogens

Bild: Architektur Wasser

technische Machbarkeit und vor allem Finanzierung geprüft ist aber noch keine. Nach einem Workshop im Juni zum Thema „Hafenstadt“ wurde vereinbart, dass beim nächsten Treffen, das laut Bürgermeister Luger im Oktober stattfinden wird, einige der Ideen behandelt werden.

Der Baubeginn für die neue Brücke kann frühestens im Herbst 2017 erfolgen. Voraussichtlichen Berechnungen wird sie 60 Millionen Euro kosten. Man muss sich einmal vorstellen, die alte Brücke ist weg, für die Neue gibt es Ende August 2016 noch nicht einmal eine Baubewilligung. Es scheitert immer noch an den Finanzierungskosten zwischen Land und Stadt. Trotzdem ist der Linzer Bürgermeister Mag. Klaus Luger optimistisch, dass die Eröffnung der neuen Donaubrücke im August 2020 über die Bühne gehen kann. Über die neue Brücke wird kein Zug mehr fahren, dafür eine Regiotram, Busse, Pkw und Radfahrer. Für Fußgänger wird ein eigener Weg sein.

Kein Schifffahrtstreiber braucht seit Freitag 19. August, die Durchfahrtsanzeige für die Linzer Eisenbahnbrücke mehr. Weder der Talfahrer, der die Anzeige in Dezimeter schon an der Anschlussmauer am Stadtrand von Linz, auf Höhe Strom-km 2138, 100 mitgeteilt bekam, noch der Bergfahrer und jene die von der Station Linz zu Tal abfahren. Für diese Schiffe ist die Anzeige unmittelbar im Bereich des rechten Landpfeilers gewesen. **Kpt. Otto Steindl**

