



brücke-für-linz.at

## **Plattform „Brücke für Linz“ verlangt Antworten von den „Brückenrettern“ Kostenschätzung zur Sanierung der alten Eisenbahnbrücke hält keiner kritischen Überprüfung stand**

**Die Zahlen der „Brückenretter“ zur Sanierung der alten Eisenbahnbrücke beruhen auf einer nur 2 Seiten umfassenden Kostenschätzung der Fa. Oberhofer. Diese für dieses Jahrhundert-Projekt äußerst knappe Darstellung wirft daher viele Fragen auf, die bis dato unbeantwortet blieben. Die Plattform „Brücke für Linz“ hat daher einen Fragenkatalog ausgearbeitet und fordert die „Brückenretter“ auf, diese offenen Fragen rasch zu beantworten und mehr Fakten auf den Tisch zu legen. *„Es freut uns sehr, dass die Brückenretter diese Woche angekündigt haben, mehr Unterlagen zu liefern. Denn in dieser Form ist die Kostenschätzung zur Sanierung der Eisenbahnbrücke unrealistisch und vor allem unvollständig, da viele Maßnahmen nicht ausgepreist und kostenlos beizustellen sind. Zahlreiche zentrale Punkte, auf denen diese Kalkulation beruht, sind nicht begründet. Daher haben wir einen Fragenkatalog ausgearbeitet. Unsere Bitte an die Brückenretter und die Firma Oberhofer: Legen Sie mehr Fakten auf den Tisch!“*, so Unternehmer Ing. Jürgen Zettl, einer der Mitbegründer der Plattform.**

Ein Ziel der Plattform „Brücke für Linz“ ist eine Versachlichung der Brückedebatte. Deshalb verlinkt unsere Homepage auch auf die Seite der so genannten „Brückenretter“.<sup>1</sup> *„Nur durch transparente und nachvollziehbare Fakten können wir eine sachliche und konstruktive Diskussion um die besseren Argumente führen. Alle weiterführenden Informationen zur Kostenschätzung der Brückenretter sollen daher für alle transparent im Internet zur Verfügung gestellt werden. Wir sind davon überzeugt: Die*

---

<sup>1</sup> Eine Anmerkung in eigener Sache sei hier erlaubt. Diese Verlinkung ist bis dato nur eine Einbahnstraße.

*Linzer Bürgerinnen und Bürger wollen sich selbst ein Bild von den Pro- und Contra-Argumenten machen“, so **Architekt Jörg Stögmüller**, Mitbegründer der Initiative „Brücke für Linz“.*

#### **Unsere Fragen an die „Brückenretter“:**

- **Welche statische Untersuchung wurde vorgenommen, um diese Kalkulation zu begründen? Wer hat diese Untersuchung durchgeführt? Kann das Protokoll dieser Untersuchung veröffentlicht werden?**
- **Wie soll die Verbreiterung der Brücke für einen zweigleisigen Straßenbahnbetrieb erfolgen?** Wir bitten um eine genaue Aufstellung der Kosten für diese technische und finanzielle aufwändige Erweiterung.
- Bei einer Generalsanierung müssen tragende Teile ersetzt werden. Das ist angesichts des schlechten Zustands der Brücke notwendig. Daraus ergeben sich folgende Fragen: **Wie würde eine Sanierung vor Ort genau funktionieren? Welche Hilfstragwerke müssen errichtet werden, um die Brücke während der Sanierung zu tragen? Was passiert mit dem Radweg und dem Gehsteig während der Sanierung? Ist ein Schwimmkraneinsatz für schwere Teile notwendig? Welche Genehmigungen sind dafür einzuholen? Daher stellt sich auch die Frage: Sind die Kosten für das Hilfstragwerk wirklich hoch genug angesetzt? Können Sie die Kosten genauer aufschlüsseln?**
- **Wie sollen die Stahlträger unter der Betonplatte genau saniert werden?** Für eine umfassende Sanierung ist der Abtrag der Betonplatte notwendig. **Auf Basis welcher Gründe sind die Gitterroste ausreichend?**
- **Auf welchen Fakten basiert die Annahme, dass der Betrieb mit Ausnahme tagweiser Sperren aufrecht erhalten werden kann?** (Neben Betonplatte, müssen auch Längs- und Querträger der Brücke saniert werden). **Müssten nicht auch bei den Arbeiten im oberen Bereich (Vertikale und Diagonale Stücke) aus Sicherheitsgründen eine Sperrung erfolgen? Müsste nicht auch bei Korrosionsschutzarbeiten eine Sperrung der Brücke erfolgen?**
- **Warum sind keine Einhausungen kalkuliert worden?** Für Sandstrahlen und Aufbringen von Lack ist es notwendig Schutzmaßnahmen zu ergreifen um eine Verschmutzung des Wassers durch Strahlgut und Farbteile abzuwenden.
- Nehmen wir an, dass die Brücke eingehaust werden muss, um sie vor Ort zu sanieren. Eine Einhausung reduziert die Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt. Da

eine Sperre der Donau keine Option ist stellt sich die Frage: **Wie wird das Problem gelöst, dass durch das Hilfstragwerk und Einhausungen wahrscheinlich die ohnehin geringe Durchfahrtshöhe für Schiffe noch weiter reduziert wird? Wie soll die Einhausung mit den schiffahrtbehördlichen Anforderungen in Einklang gebracht werden?**

- **Da eine Sanierung kein Neubau ist, stellt sich die Frage, welche langfristigen Erhaltungskosten trotz Sanierung zu erwarten sind? Welche anderen Einschränkungen können trotz Sanierung erwartet werden?**
- **Wie soll die für die Schifffahrt notwendige Anhebung der Brücke ohne Entfernung der Tragwerke funktionieren? Wir bitten um eine genauere Aufschlüsselung der Kosten für die Verstärkung der Pfeiler (ohne Entfernung der Tragwerke).**
- **Welche behördlichen Auflagen und Regelungen wurden bei der Machbarkeit und der jetztigen groben Kostenschätzung noch nicht berücksichtigt? Welche Mehrkosten ergeben sich daraus?**

# Anlage Kostenschätzung Fa. Oberhofer

## OBERHOFER STAHLBAU

Straß- und Anlagenbau • Brückenbau • Industrieanlagenbau • TÜV-geprüfte Schweißarbeiten • Schlosserarbeiten jeglicher Art • Lackierarbeiten

Oberhofer Stahlbau-Ges.m.b.H., Otto-Gruber-Straße 4, 5760 Saalfelden

**Sehr geehrter Herr Kargel,**  
wir danken für Ihre Anfrage und bieten Ihnen wie folgt an:  
unverbindliche Grobkostenschätzung - Sanierung "Urfahrner Donaubrücke"

Pos.	Menge	EH	Bezeichnung	Einzelpreis	NL%	Summe €
Unverbindliche Grobkostenschätzung betreffend das BV "Sanierung der Straßen- und Eisenbahnbrücke über die Donau der Strecke Linz - Urfahr".						
Die Brücke soll für die Nutzung als Fußgänger- und Radfahrerbrücke ertüchtigt werden sowie optional für die Führung einer ein- bzw. ggf. zweigleisigen Straßenbahnlinie.						
Mit oben liegenden temporären Fachwerkkonstruktionen, Einhausungen und abgehängtem Gerüstboden kann die Brücke kostengünstig und schonend vor Ort saniert werden.						
*) Die temporäre Fachwerkkonstruktion mit Abhängungen und Unterstüztungen erlaubt ein Auswechseln von tragenden Bauteilen vor Ort.						
*) Es werden alle an- und durchgerosteten, nicht mehr funktionsfähigen Stahlteile ausgetauscht.						
*) Die entfernten Nietverbindungen werden durch HV-Schrauben ersetzt - bei nicht sichtbaren Bereichen, ggf. Nietverbindungen in sichtbaren Bereichen						
*) Die komplette Brückenkonstruktion wird - wo nötig - gestrahlt und der Ko-Schutz von Grund auf aufgebaut. Gut erhaltene Flächen werden mit Zwischen- und Deckschichten ergänzt.						
*) Die feingliedrige Struktur der bestehenden Brücke bleibt erhalten.						
*) Die Betonfahrbahnplatte wird entfernt und mit feinsmaschigem Gitterrost ersetzt. Die Gitterroste werden so dimensioniert, dass ein leichtes Schwerverkehrsfahrzeug darauf fahren kann.						
*) Die Gehsteigflächen werden ebenfalls mit feinsmaschigen Gitterrosten belegt. Die Gitterroste bei den Gehsteigen haben eine Hundspur mit einer Breite von ca. 600 mm.						
Die Dauer der Komplettsanierung beträgt ca. 4 Jahre. Eine Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Sanierungsmaßnahmen bleibt (mit Einschränkungen - teilweise Sperren, einspurige Befahrbarkeit, etc.) bestehen.						

Angebot: AN14-8785

Bearbeiter: [REDACTED]  
Tel.: [REDACTED]  
Fax: [REDACTED]  
Email: [REDACTED]  
Ihre Anfrage Ihr Zeichen: [REDACTED]  
Lieferanten Nr.: [REDACTED]  
Ihre FaxNr.: +43 (732) 33 01 45-20  
Datum: 18.03.2014

AN14-8785 / Seite 1 von 2

Otto-Gruber-Straße 4 • 5760 Saalfelden • Tel: +43(0)582/730 45 • Fax: +43(0)582/730 45-10  
E-Mail: info@oberhofer-stahlbau.at • Homepage: www.oberhofer-stahlbau.at

## OBERHOFER STAHLBAU

Straß- und Anlagenbau • Brückenbau • Industrieanlagenbau • TÜV-geprüfte Schweißarbeiten • Schlosserarbeiten jeglicher Art • Lackierarbeiten

**HINWEISE und INFORMATIONEN**  
Bauseits für uns kostenlose bzw. bauseits beizustellende Leistungen:

- Die Verstärkung der Brückenelemente bzw. ein Anprallschutz ist in der Kostenschätzung nicht enthalten
- sämtliche Baumeisterarbeiten und alle sonstige, nicht im ggst. Angebotspreis enthaltenen Maßnahmen und Kosten
- alle Genehmigungen, Verhandlungen, Straßensperren, etc. und die damit verbundenen Aufwendungen und Kosten sind vom Auftraggeber durchzuführen
- freie und befestigte Stellplätze für LKW und Autokräne während der Baudauer
- freie Manipulationsfläche für LKW und Autokräne während der Baudauer
- Platz für Baustelleneinrichtung
- Zwischentagierungsmöglichkeit während der Montage

**Kostenaufstellung:**

1	1,0 PA	Baustelle einrichten, vorhalten und räumen	900.000,00	900.000,00
2	1,0 PA	Hilfstragwerk und Einrichtungen für die Instandsetzungsarbeiten	1.300.000,00	1.300.000,00
3	1,0 PA	Spezialgeräteeinsatz	1.500.000,00	1.500.000,00
4	1,0 PA	Montagearbeiten an Hilfskonstruktion sowie Sanierungsarbeiten am Bestandstragwerk	11.600.000,00	11.600.000,00
5	1,0 PA	Material für Tausch am Bestandstragwerk	900.000,00	900.000,00
6	1,0 PA	Ko-Schutzarbeiten	4.800.000,00	4.800.000,00
7	1,0 PA	Div. Hilfsmaterialien, Schrauben, Gitterroste usw.	900.000,00	900.000,00
8	1,0 PA	Planungs-, Ingenieur- und Bauleistungsarbeiten	1.000.000,00	1.000.000,00

Zahlungskonditionen:	nach Vereinbarung	Netto	22.900.000,00
Lieferkonditionen:	Frei Baustelle	+ 20% MwSt.	4.580.000,00
Lieferzeit:	NACH VEREINBARUNG	<b>Gesamtbeitrag</b>	<b>27.480.000,00</b>
Angebotsgültigkeit:	30 Tage (Materialverfügbarkeit vorausgesetzt)		
Bedingungen:	es gelten unsere Verkaufs- und Lieferbedingungen		

Wir würden uns über Ihren geschätzten Auftrag sehr freuen und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Oberhofer Stahlbau Ges.m.b.H.

Ing. Michael Haas

Otto-Gruber-Straße 4 • 5760 Saalfelden • Tel: +43(0)582/730 45 • Fax: +43(0)582/730 45-10  
E-Mail: info@oberhofer-stahlbau.at • Homepage: www.oberhofer-stahlbau.at

Offenlegung nach §14 HGB • Geschäft: Firmenstr. Saalfelden • FN 332671 • Landesgericht Salzburg • UID-Nr. ATU133079908 • Bank-Nr. 890 11 53

(Quelle: Facebook Seite der Brückenretter)