

Neue Brücke für Linz

Im September, zeitgleich mit der Landtags- und Gemeinderatswahl, wird eine Bürgerbefragung zur weiteren Vorgangsweise bei der Linzer Eisenbahnbrücke durchgeführt. Diese Causa ist ein reines Sachthema und gehört in die Hände von Fachleuten, die alle damit verknüpften Aspekte (Kosten, Erscheinungsbild, Verkehrsführung, Schifffahrtserfordernisse usw.) ganzheitlich überlegen und optimieren. Jedoch unter dem fragwürdigen Vorwand, hier gehe es vorrangig um die Erhaltung von Kulturgut, ist die Frage des Brückenneubaus unsachlich zu einem parteipolitisch und ideologisch besetzten Thema hochgespielt worden. Es erscheint daher dringend notwendig Sachlichkeit einzumahlen und die nostalgische Kulturgutfrage vorrangig den lokalen Gegebenheiten und den Kosten gegenüber zu stellen.

Die 1900 erbaute Linzer Eisenbahnbrücke war in der damaligen Zeit eine hervorragende Ingenieurleistung, die jedoch kein Unikat darstellt, denn ähnliche Donaubrücken, genietete Stahlfachwerke für die Bahn (und nur für die Bahn!), finden wir auch in Steyregg, Mautern und Krems. Von den Genannten mag wohl die Linzer Eisenbahnbrücke die Eindrucksvollste sein, aber sie ist leider durch die Doppelfunktion als Straßenbrücke und die damit verbundene Salzstreuung im Winter und die unterbliebene, rechtzeitige Generalsanierung in einen Zustand geraten, der nur durch eine etwa 50%ige Teilerneuerung (Gutachten Prof. Fink, Seite 54), nämlich durch Erneuerung der gesamten Fahrbahnzone und aller Konstruktionsteile unter der Fahrbahn, ertüchtigt werden kann. Damit wäre die Brücke nicht mehr original, weder in Material (Nietkonstruktion gemischt mit Schraub- und Schweißkonstruktion) noch in der angedachten Verwendung als Fußgänger- und Radwegbrücke.

Ein Erhalt der Eisenbahnbrücke würde zwingend eine vermutlich an der Unterwasserseite anzuordnende Begleitbrücke für Straßenbahn und Autoverkehr erfordern. Was für Platzerfordernisse entstehen da? Soll das Gasthaus Lindbauer weichen? Strömungstechnisch sollen neue Brück Pfeiler nur im Schatten der bestehenden Pfeiler situiert werden, aber genehmigt werden heutzutage nur Brücken mit mindestens 100 m Durchfahrtsbreite für den Schiffsverkehr. Das würde für die Begleitbrücke nur einen deckungsgleichen Pfeiler bedeuten. Die derzeitige Durchfahrtsituation würde im wahrsten Sinn des Wortes für „ewig“ einbetoniert, denn die Bestandspfeiler müssten nach derzeit gültigen Normen für einen Schiffsanprall ertüchtigt werden. Die größere Durchfahrtsbreite der Begleitbrücke könnte dann aber nicht wirklich von der Schifffahrt genutzt werden. Herzliche Grüße aus Schilda! Und selbst wenn sich das alles regeln lässt, würden die zusätzlichen Pfeiler immer noch den Hochwasserabfluss verschlechtern (Gutachten Prof. Fink, Seiten 60 und 62).

Die Begleitbrücke müsste man mit Wandpaneelen von der alten Brücke strikt trennen, damit im Winter kein Sprühregen mit Tausalz hinüber spritzt. Ob da in engster Nachbarschaft noch eine ästhetische Lösung, ein schönes „Brückenduo“ möglich ist? Der Verkehr (Straßenbahn und Autoverkehr) wird dann der in Bestlage situierten Altbrücke ausweichen und auf beiden Ufern mit engen Radien Haken schlagen müssen. Aber Fußgänger und Radfahrer dürfen auf der Magistrale bleiben. Man träumt schon von einer neuen „Flaniermeile“. Möchten Sie neben dem Verkehr der Begleitbrücke im Stahlkäfig flanieren?

Der im Planerwettbewerb ausgelobte Brückenentwurf von Mimram Ingenieure – Paris, als solitärer Ersatz an Stelle der Eisenbahnbrücke ist bei den Linzern, die sich die eingereichten Entwürfe angesehen haben, sehr gut angekommen. Es ist dies ein Entwurf in einer Formensprache, die einer modernen Stahlstadt gerecht wird und zugleich an die alte Eisenbahnbrücke erinnert. Der Entwurf hat weltweit kein Pendant und somit das Potential ein unverwechselbares Zeichen für Linz zu werden. Teile der alten Eisenbahnbrücke könnten einer Umnutzung zugeführt werden und so dem Linzer Gedächtnis erhalten bleiben. Ideen dazu sind schon in Diskussion!

Die Kostensituation ist eindeutig! Prof. Fink kommt in seinem umfassenden Gutachten für eine Sanierung der alten Brücke plus Neubau einer Begleitbrücke aus Stahl unter Beachtung der höheren Erhaltungskosten für den Altbestand auf Gesamtkosten von ca. € 100 Millionen (Basis 2011). Wenn man die Eisenbahnbrücke nicht erhält, sondern an ihrer Stelle einen kompletten Neubau nach dem Entwurf des Wettbewerbssiegers Mimram ausführt, ist mit Kosten von rund € 60 Millionen (Basis 2014) zu rechnen. „Denn Steuergeld ist euer Geld“ steht auf der Wahlwerbung. Dem kann man nur zustimmen.

Nicht unwichtig sind auch die zeitlichen Randbedingungen. Mit Rücksicht auf die Volksbefragung wurden die Planungsarbeiten für das Mimramprojekt vorerst unterbrochen. Wenn die Befragung entsprechend ausgeht, kann ab Herbst wieder weitergeplant werden und ein Baubeginn 2017 sowie eine Fertigstellung spätestens 2020 ist vorstellbar, das heißt, dass der Autoverkehr dann für ca. 3 Jahre unterbrochen ist. Die Herstellung der Einhausung der A7 beim Abschnitt Bindermichl-Niedernhart und die Sanierung der Westbrücke haben gezeigt, dass solche vorübergehenden Erschwernisse, wenn sie gut vorbereitet und kommuniziert werden, verkraftbar sind.

Falls die Lösung mit teilerneuerter Eisenbahnbrücke und Begleitbrücke gewünscht wird, heißt das „zurück an den Start“. Mit einem neuen Wettbewerb, Vorplanung, Genehmigungsverfahren und Ausschreibungsplanung darf ein Baubeginn nicht vor 2019 erwartet werden und eine Fertigstellung der Begleitbrücke frühestens 2022. Ob das ohne Verkehrsunterbrechung geht ist fraglich, denn da müsste die alte Brücke auch bis 2022 durchhalten, was gemäß dem Gutachten von Prof. Fink kaum zu erwarten ist bzw. laufend mit teuren Nachbesserungen erkaufte werden muss. Anschließend startet die Teilerneuerung der alten Eisenbahnbrücke und wird mindestens weitere 2½ Jahre dauern.

Ich wünsche mir, dass alle Linzer Bürger, egal ob vom Hausverstand geleitet oder mit technisch-wirtschaftlicher Sachkenntnis, frei von jeder parteipolitischen Bevormundung sich ein Urteil bilden und dann entscheiden. Als Techniker, der sich als sorgsamer Träger des Fortschrittes versteht, weiß ich, dass wir auch manchmal Überholtes hinter uns lassen müssen.

*Das Alte stürzt, es ändern sich die Zeiten
und neues Leben blüht aus den Ruinen.*

(Friedrich Schiller)

Peter Kirsch