

## INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

**Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl**

am 22. Januar 2007

zum Thema

### **"Brücken- und Tunnelbau 2007"**

Weitere Gesprächsteilnehmer:

- Dipl.-Ing. Hubert Reiter, Abt. Brücken- und Tunnelbau
- Dipl.-Ing. Roman Pläderl, Abt. Brücken- und Tunnelbau

Impressum:

ML  
Land Oberösterreich  
HSt, Red  
Amt der Oö. Landesregierung  
Presseabteilung  
4021 Linz  
Klosterstraße 7  
Tel  
(+43 732) 77 20-114 12  
Fax  
(+43 732) 77 20-116 88  
Web  
[www.land-oberoesterreich.gv.at](http://www.land-oberoesterreich.gv.at)  
E-Mail  
[landeskorrespondenz@ooe.gv.at](mailto:landeskorrespondenz@ooe.gv.at)  
DVR  
0088094

**Rückfragen-Kontakt: Helmuth Rechberger (+43 732) 77 20-121 55**

### **3.100 Brücken und 8 km Tunnel im OÖ Landesstraßennetz**

Das Land Oberösterreich hat rund 3.100 Brücken mit einer Gesamtfläche von 665.000 m<sup>2</sup>. Diese Brücken und Tunnel repräsentieren ein Anlagevermögen von rund 830 Millionen Euro. Die Gewährleistung der Sicherheit und Funktion der Brücken und Tunnel verursacht einen hohen finanziellen und personellen Aufwand.

#### **Bauprogramm 2007**

Die Abteilung Brücken- und Tunnelbau wird im Jahr 2007 ein Gesamtbauvolumen für Brückenneubauten und Tunnel von 45 Mio. Euro bei mehr als 130 Baustellen umsetzen.

Für die Straßenbauoffensive werden 2007 mehr als 50 Brückenneubauten errichtet bzw. weitergeführt. Für den Brückenneubau stehen heuer 15 Mio. Euro zur Verfügung.

#### **Sicherheit für Landesbrücken**

Im Jahr 2007 sind 250 Brückenprüfungen und 1.500 Brückenkontrollen durchzuführen.

#### **Das System der Brückenüberwachung:**

##### 1.) Brückenprüfung:

Alle sechs bis zehn Jahre ist jede Brücke einer genauen Prüfung durch einen erfahrenen Brückenbauingenieur zu unterziehen. Nach Erfordernis wird auch eine statische Nachrechnung durchgeführt.

##### 2.) Brückenkontrolle:

Alle zwei Jahre und im Anlassfall (z.B. nach Hochwasser) sind die Brücken einer Überprüfung durch einen Techniker zu unterziehen. Foto: Land OÖ

Diese Tätigkeit wird vom Personal der Brückenmeistereien

(Brückeninspektor) durchgeführt.

##### 3.) Laufende Beobachtung:

Darüber hinaus wird auch vom Streifendienst der Straßenmeister zwei bis dreimal in der Woche eine Beobachtung der Brücken von der Fahrbahn aus durchgeführt. Natürlich gehen wir auch Meldungen von Verkehrsteilnehmern bezüglich außergewöhnlicher Beobachtungen bei Brücken nach. (Beispiel: Die Unterspülung der Innbrücke Kufstein wurde von einem Autofahrer gemeldet)



## Schwertransporte

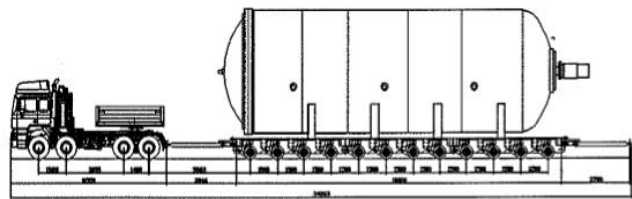
Zum Leidwesen der Brückenerhalter gibt es nach wie vor die Tendenz zu höheren zulässigen Verkehrslasten, die für die Transportwirtschaft wirtschaftliche Vorteile, jedoch für die Brücken einen höheren Verschleiß bedeutet und teils die Sicherheit beeinflusst. So wurde z.B. mit der Novelle 1994 zum Kraftfahrzeuggesetz der vierachsige LKW von 22 to auf 32 to angehoben.

Deutsche Untersuchungen haben gezeigt, dass bei der Einführung eines 44 to LKW für viele Brücken Beschränkungen ausgesprochen werden müssten, weil die bisherigen Berechnungsansätze derartige Fahrzeuge nicht abdecken. Diese Untersuchung ist auf österreichische Verhältnisse übertragbar. Für die Brücken im oberösterreichischen Landesstraßennetz würde dies Kosten von 100 Mio. Euro für notwendige Verstärkungen oder Neubauten auslösen. Eine weiterhin ungebremsste Steigerung der Verkehrslasten ist ein Horrorszenario für die Finanzierung der Brückenerhaltung.

Die jährliche Gesamtzahl der Sondertransporte liegt derzeit bei ca. 9.000 Anträgen, davon sind 3.500 Schwertransporte. Schwertransporte spielen sich in der Mehrzahl auf bestimmten Routen, Nord-Süd-Achsen und West-Ost-Achsen ab. Jene Brücke, welche im Zuge von Schwertransportrouten liegen und von überschweren, überbreiten oder überhohen Transporten häufig frequentiert werden, werden auf eine hohe Belastbarkeit bis 200 to Gesamtgewicht bemessen.

Im Frühjahr 2007 wird wieder ein besonders schwerer Transport abgewickelt:

Gesamtgewicht: 210 to  
 Achszahl: 16  
 Gesamtlänge: 38,8 m  
 Gesamtbreite: 6,50 m  
 Gesamthöhe: 7,62 m  
 Errichtung von 3 Fly-over  
 Route: Aschach a. d. D. –  
 Ort i. Innkreis



## Erhaltung der Bausubstanz

Um der nächsten Generationen nicht „Altlasten“ aufzubürden, muss der Substanzverlust der Brücken durch die laufende Substanzerhaltung ausgeglichen werden. Rund 7,7 Millionen Euro werden heuer in die Erhaltung der Substanz investiert. Zu 70 größeren Baumaßnahmen, die ausgeschrieben und von der Bauwirtschaft ausgeführt werden, kommen eine große Anzahl von kleineren Instandhaltungen, die – sofern wirtschaftlich – von den sechs Brückenmeistereien vorgenommen werden.

Zu einem großen Teil fließt das Erhaltungsgeld in die Generalsanierung von Brücken. Dabei werden der Belag, die Randbalken (Gehsteige) und die Brückenausrüstung (Geländer, Leitschienen) abgetragen und die Schäden am Tragwerk behoben. Nach der Herstellung der Brückenabdichtung zum Schutz gegen das aggressive salzhaltige Wasser werden die Randbalken samt Brückenausrüstung neu hergestellt und der Fahrbahnbelag eingebaut. Eine Generalsanierung ist bei den Landesbrücken im Schnitt alle 30 bis 40 Jahre notwendig.

Bei vielen Brücken ist allerdings eine Sanierung nicht mehr rentabel. Besonders dann, wenn die Tragfähigkeit den heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht und wenn die Brücke wirtschaftlich vernünftig nicht verstärkt werden kann, werden Brücken komplett erneuert.

### **BESEITIGUNG BESCHRÄNKTER BRÜCKEN**

In den letzten Jahrzehnten ist es dank einer konsequenten Instandhaltungsstrategie gelungen, die Anzahl der gewichtsbeschränkten Brücken von 590 im Jahr 1979 auf heute weniger als 100 Objekte zu reduzieren. Für den Wirtschaftsstandort Oberösterreich, der einen hohen Anteil an Schwerindustrie hat, sind diese Maßnahmen besonders wichtig. Der Ausbau des bestehenden Straßennetzes und die gleichzeitige Beseitigung von beschränkten Brücken tragen damit wesentlich zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes OÖ in diesen Bereichen bei.

Nur in Einzelfällen ist es möglich durch gezielte, meist aufwendige Verstärkungsmaßnahmen die zulässige Tragkraft auf die heutigen Verkehrsbedürfnisse zu erhöhen.

Bei der Auswahl der Maßnahmen stehen stets die Überlegungen der Verkehrssicherheit, Verkehrserfordernis und der Wirtschaftlichkeit im Vordergrund.

So konnten in den vergangenen Jahren auf dem hochrangigen Landesstraßennetz (=ehemals Bundesstraßennetz ) durch gezielte Erhaltungsmaßnahmen die durchgängige Befahrbarkeit mit Fahrzeugen bis 38 to (40 to) Gesamtgewicht erreicht werden.

2007 werden wieder vier beschränkte Objekte durch einen kompletten Neubau ersetzt:

Straße	Bauwerk	Gemeinde	derzeitige Beschränkung
Göldingerstraße L 1218	Innbachbrücke	Scharten	12 to
Göldingerstraße L 1218	Mühlbachbrücke	Scharten	22 to
Griesbacherstraße L 1126	Wiedbachbrücke	Andorf	16 to
Saxenerstraße L 1429	Saxenbachbrücke	Saxen	12 to

## PROJEKTE TUNNELNEUBAU 2007

### B 140 STEYRTLAL STRASSE "UMFAHRUNG GRÜNBURG"



Foto: Land OÖ

Entlastung der engen und unübersichtlichen Ortsdurchfahrt durch einen 1.165 m langen Tunnel. Der Ausbau beginnt bei der Brücke über den Harrbach im Norden von Grünburg und reicht bis zur Einmündung der Schiefer Landesstraße mit Bestandsangleichungen bis zur Feuerbachbrücke.

#### Verkehrsbezogene Daten:

Jahresschnittlicher täglicher Verkehr (JDTV):  
 1997: 4.400 KFZ/24h LKW-Anteil 16 %  
 2010: 6.500 KFZ/24h LKW-Anteil 16 %

Rund 75 % des derzeit durchrollenden Verkehrs soll mit Frühjahr 2008 auf die neue Umfahrung umgelagert werden.

Am 14. Mai 2005 erfolgte der Tunnelanschlag für die Umfahrung Grünburg.

#### Daten:

- ➔ Tunnellänge: 1.165 m
- ➔ Die Fahrbahnbreite beträgt 2 x 3,75 m mit beidseitig 80 cm breiten, erhöhten Randstreifen.
- ➔ Für die Errichtung des Tunnels wurden ca. 91.000 m<sup>3</sup> Flyschgestein ausgebrochen.
- ➔ Die Ausbruchsicherung wurde mit ca. 40.000 m<sup>2</sup> Spritzbeton verschiedener Dicken, ca. 8.600 Stück Anker verschiedener Längen, ca. 270 t Baustahl und ca. 21.400 m Stahlgitterbögen durchgeführt.
- ➔ Die Entwässerung des Tunnels wird mit Ulmendrainagen mit einer Gesamtlänge von ca. 2.400 m sichergestellt.
- ➔ Für die Herstellung der Beton-Innenschale (Gewölbe und Sohle) des Tunnels sind ca. 26.000 m<sup>3</sup> Beton - teilweise bewehrt - in den Schalwagen einzubringen.
- ➔ Die Fahrbahn im Tunnel wird mit einer Betondecke von ca. 9.100 m<sup>2</sup> hergestellt.
- ➔ Im Freilandbereich müssen ca. 39.000 m<sup>3</sup> Bodenabtrag für die Errichtung der Straße und der Kunstbauten (Ankermauern und dgl.) weggeschafft werden. Die Fahrbahnentwässerung im Tunnel- und Freilandbereich wird mit ca. 2.800 m Rohren unterschiedlicher Durchmesser hergestellt.

## STAND DER ARBEITEN

- ◆ Der Tunneldurchschlag erfolgte am 22. September 2006. Derzeit wird die Beton-Innenschale hergestellt und die baulichen Betriebseinrichtungen wie Betriebsgebäude, Schachtbauwerke und Betriebstationen errichtet.

- ◆ Die Angebote für die betriebs- und sicherheitstechnische Ausrüstung wurden am 16. Jänner 2007 erhalten und werden derzeit geprüft.

Die Gesamtbaukosten für das Baulos „Umfahrung Grünburg“ mit dem Tunnel Grünburg werden voraussichtlich 32,4 Mio. Euro (inkl. Finanzierungsanteile) betragen. Die Gesamtkosten des Bauloses belaufen sich auf ca. 36,0 Mio. Euro.

## **B 145 SALZKAMMERGUT STRASSE "UMFAHRUNG TRAUNKIRCHEN"**

Foto: Land OÖ



Einer der verkehrstechnisch unzureichendsten Streckenabschnitte der B 145 Salzkammergut Straße ist der Bereich Traunkirchen. Ein Ausbau am Bestand wäre ohne schwerwiegenden Eingriff in das Orts- und Landschaftsbild nicht möglich. Zur Ausschaltung der engen und unübersichtlichen Ortsdurchfahrt von Traunkirchen wird daher eine Ortsumfahrung mittels einer Tunnellösung vom Hotel am Stein (Ortsteil Winkl) bis Siegesbach (Aufgang Sonnstein) errichtet.

### **Verkehrsbezogene Daten:**

Jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr (JDTV):

1997: 10.000 KFZ/24h LKW-Anteil: 12 %

2015: 13.000 KFZ/24h LKW-Anteil: 12 %

Jahresdurchschnittlicher täglicher Urlauberverkehr (JDTVu):

1997: 12.000 KFZ/24h LKW-Anteil: 12 %

2015: 16.000 KFZ/24h LKW-Anteil: 12 %

Umlagerbarer Verkehr: 85 % auf die Umfahrung

- ◆ Gesamtbauloslänge: 2.710 m
- ◆ Tunnellänge: 2.118 m
- ◆ Ausbruchsquerschnitt: ca. 76 m<sup>2</sup>
- ◆ Die Gesamtausbruchsmassen betragen ca. 135.000 m<sup>3</sup>.
- ◆ Für die Sicherung werden ca. 4.000 m<sup>3</sup> Spritzbeton in verschiedenen Stärken ausgeführt.
- ◆ Nach Abschluss der Vortriebs- und Sicherungsarbeiten werden ca. 22.000 m<sup>3</sup> Ringbeton, mit einer Mindeststärke von 25 cm, eingebaut.
- ◆ Im Tunnel wird eine 8,00 m breite Betondecke mit 22 cm Stärke im Gesamtausmaß von 17.000 m<sup>2</sup> hergestellt.
- ◆ Zur Ableitung von anfallenden Bergwässern werden ca. 4.300 m Drainagen verlegt werden.

Der Tunnel wird auf höchstem sicherheitstechnischem Niveau ausgestattet. Im Tunnel wird eine Löschwasserleitung verlegt, die über einen ca. 70 m über dem Tunnel liegenden Löschbehälter gespeist wird. Es befinden sich im Tunnel 16 Feuerlöschnischen und zehn Notrufnischen. Über sieben Querschläge, welche in einem Abstand von rd. 250 m errichtet werden, ist ein

Verlassen des Tunnels in den parallel geführten Flucht- und Rettungsstollen – der vorweg als Sondier- bzw. Erkundungsstollen errichtet wurde - möglich.

Sicherheits- und steuerungstechnisch werden die bestehenden Tunnel (Bartelkreuztunnel, Sonnsteintunnel, Franz – Josef – Tunnel) und der neu errichtete Umfahrungstunnel von Traunkirchen zu einer Tunnelkette zusammengefasst. Es sind daher umfangreiche Bau- und Installationsarbeiten auf der gesamten Strecke zwischen Ebensee und den Ortsteil Winkel erforderlich.

Am 21. Mai 2005 erfolgte der Anschlag für den Hauptstollen der Umfahrung Traunkirchen und bereits am 2. September 2005 konnte der Durchschlag für den 2.118 m langen Tunnel durchgeführt werden.

Im Tunnel werden derzeit die Beschichtungsarbeiten und die Vorbereitungsarbeiten für die Betondecke durchgeführt. Für das heurige Jahr sind die Fertigstellungsarbeiten der Straßenanschlüsse für die Ortsanbindungen Traunkirchen Nord und Süd geplant.

Die Vergabe der betriebs- und sicherheitstechnischen Einrichtung erfolgte im Dezember 2006. Die beauftragte Firma wird bis Ende Jänner die Baustelle einrichten und im Anschluss mit den umfangreichen Längsverkabelungen beginnen.

Bis Ende 2007 / Anfang 2008 werden sämtliche Arbeiten, inklusive der Integrationstest für die Anbindung an die Tunnelüberwachungszentrale Wels, abgeschlossen werden.

Die Gesamtbaukosten für das Baulos „Umfahrung Traunkirchen“ mit dem Geißwandtunnel werden voraussichtlich 44,1 Mio. Euro (inkl. Finanzierungsanteile) betragen.

Die Gesamtkosten des Bauloses belaufen sich auf 47,5 Mio. Euro.

## **PROJEKTE BRÜCKENNEUBAU 2007 (AUSZUG)**

### **B 1 WIENER STRASSE, UMFABRUNG SCHWANENSTADT**

Gemeinden: Schwanenstadt / Schlatt / Redlham  
Gesamtbaukosten: ca. 50,5 Mio. Euro

Weißer Wanne: 270 m

Grünbrücke: 490 m

zwölf weitere Brückenobjekte

Zurzeit erfolgt die Einrichtung der Baustelle und die Vermessung des Baufeldes. Mit den vorbereitenden Erdarbeiten für die Errichtung der Grundwasserwanne und Grünbrücke sowie für die ersten Brückenobjekte wurde bereits begonnen.

Beginn der Bauarbeiten: 18. Dezember 2006  
 Verkehrsfreigabe: 2. Quartal 2009  
 Gesamtfertigstellung: 2. Quartal 2010

### **B 115 EISEN STRASSE, NEUBAU GEHWEGUNTERFÜHRUNG "PRINZSTRASSE"**

Gemeinde: Ternberg  
 Baukosten: rd. 250.000 Euro  
 Erhalter: Gemeinde Ternberg

Neubau der Gehwegunterführung "Prinzstraße"  
 Verkehrsaufrechterhaltung durch halbseitige Bauweise

Bauzeit: Sommerferien 2007

### **B 127 ROHRBACHER STRASSE, BAULOS UMFABRUNG SCHLÄGL**

Gemeinde: Schlägl  
 Baukosten: 1.200.000 Euro

Neubau von Brücken im Zuge der Umfahrung Schlägl.

**Mühlbrücke:** Integrales Bauwerk, Schlaff bewehrt, Pfahlgründung  
 Brückenlänge: 54,4 m  
 Brückenbreite: 11,0 m

**Brücke über Wirtschaftsweg:** Stahlbetonrahmen  
 Brückenlänge: 4,0 m  
 Brückenbreite: 11,0 m

Bauzeit: 2. Quartal 2007 bis Ende 2007

### **B 130 NIBELUNGEN STRASSE, DONAURADWEG KREMPPELSTEIN**

Gemeinde: Esternberg  
 Gesamtkosten: 1.080.000 Euro

Verbreiterung der bestehenden Stützmauer, Neubau Halbbrücken,  
 Verlängerung Adenbachbrücke

**Verbreiterung Stützmauer:** Auskragung auf bestehender Mauer mit  
 Fertigteilen

Länge: 300,0 m  
 Breite: 2,70 m

**Halbbrücken:** Fertigteile mit Pfahlfundierung  
 Länge: 28,0 m  
 Breite: 2,70 m

**Verlängerung Adenbachbrücke:** Plattenbrücke, Verlängerung von Bestand

Länge: 4,50 m  
Breite: 2,70 m  
Bauzeit: Herbst 2006 bis Herbst 2007

### **B 139 KREMSTAL STRASSE, BAULOS UMFABRUNG DOPPL II**

Gemeinden: Pasching und Leonding  
Baukosten: 8,9 Mio. Euro

Errichtung mehrerer Brückenbauwerke im Zuge der Umfahrung Doppl II in Kooperation mit den Linz Linien und möglicherweise mit dem Einkaufszentrum UNO Shopping.

Bauzeit: voraussichtlich von Dezember 2007 bis Sommer 2009

### **B 139 KREMSTAL STRASSE, BAULOS UMFABRUNG HAID TEIL I**

Gemeinde: Ansfelden  
Baukosten: rd. 806.000 Euro

Errichtung von vier Brückenbauwerken: Verkehrsaufrechterhaltung mittels Umfahrungsstraße und Notbrücken - zwei Inundationsdurchlässe wurden von der Brückenmeisterei bereits 2006 verlängert.  
zwei weitere Brückenbauwerke werden derzeit gemeinsam mit den Straßenbaubauarbeiten ausgeschrieben.

Bauzeit: Sommer 2007 bis Frühjahr 2008

### **B 151 ATTERSEE STRASSE, UMFABRUNG LENZING**

Gemeinde: Lenzing  
Gesamtbaukosten: ca. 21,5 Mio. Euro

Vier Radwegunterführungen: vier Bauwerke teils unter den Gleisanlagen der ÖBB liegend.  
Unterführungsbauwerk: 76 m samt beidseitig anschließender ca. 180 m langen Bohrpfahlwänden

Bauloslänge: ca. 1,6 km  
Bauzeit: voraussichtlich 4. Quartal 2007, Verkehrsfreigabe im 3. Quartal 2009

### **B 309 STEYRER STRASSE NEU, BAULOS A 1 - HEUBERG**

Baukosten: rd. 96 Mio. Euro

Errichtung von 24 Brückenbauwerken für den Neubau der B 309 in Kooperation mit der ASFINAG (Autobahn Anschlussstelle Enns West) Verkehrsaufrechterhaltung am bestehenden Straßennetz.  
Derzeit wird an den Planungen bzw. an der Ausschreibung gearbeitet

Bauzeit: Ende 2007 bis Frühjahr 2010

### **L 1100 HAGENAUERSTRASSE, NEUBAU DER BAHNÜBERFÜHRUNG SCHICKENEDT**

Gemeinde: St. Peter am Hart  
Baukosten (Anteil Land OÖ) 600.000 Euro

Bahnüberführung: 31 m

Bauzeit: Sommerferien 2007

### **L 1338 GROßSCHNAIDTERSTRASSE, NEUBAU DES HORNBACHNERDURCHLASSES**

Gemeinde: Gaflenz  
Baukosten: rd. 100.000 Euro

Verkehrsaufrechterhaltung auf der bestehenden Straße  
Der Neubau ist Teil des Ausbaues der Großschnaidterstraße durch die Straßenmeisterei Weyer.

Bauzeit: Winter und Frühjahr 2007

### **L 1417 LASBERGER STRASSE, BAULOS UMFABRUNG LASBERG, KOPPENBERG- UND GEHWEGBRÜCKE**

Gemeinde: Marktgemeinde Lasberg

Vergabe in Arbeit.

#### **Koppenbergbrücke:**

Brückenlänge: 16,20 m, Einfeldbrücke  
Brückenbreite: 12,10 m

#### **Gehwegbrücke:**

Brückenlänge: 80,50 m Sechsfeldbrücke  
Brückenbreite: 3,10 m

Bauzeit: März 2007 bis August 2007

## **L 1423 MÜNZBACHER STRASSE, ZUBRINGER MÜNZBACH TEIL 2**

Gemeinde: Stadtgemeinde Perg

### **Grünbrücke 1:**

Brückenlänge: 100 m

Lichte Weite: 9,50 m

### **Grünbrücke 2:**

Brückenlänge: 150 m

Lichte Weite:: 9,50 m

### **Grünbrücke 3:**

Brückenlänge: 100 m

Lichte Weite: 9,00 m

### **Grünbrücke 4:**

Brückenlänge: 25 m

Lichte Weite: 11,20 m

### **Durchlass:**

Länge: 18,50 m

Lichte Weite: 4,00 m

Bauzeit: Herbst 2006 Sommer 2008

## **BRÜCKENINSTANDSETZUNG 2007**

### **B 115 EISEN STRASSE, SANIERUNG DER ANGELBACHBRÜCKE**

Gemeinde: Weyer

Baukosten: 260.000 Euro

Verkehrsaufrechterhaltung mittels Notbrücke und Umfahrungsstraße.

Bauzeit: Sommerferien 2007

### **B 127 ROHRBACHER STRASSE, TALÜBERGANG GROSSE MÜHL**

Gemeinde: Kleinzell im Mühlkreis

Gesamtkosten: 200.000 Euro

Austausch der Fahrbahnübergangskonstruktionen

Bauzeit: Sommer 2007 bis Herbst 2007

### **B 144 GMUNDNER STRASSE, BRÜCKE ÜBER WASSERLOSEN BACH**

Gemeinde: Stadtgemeinde Gmunden

Gemeinde Gschwandt

Gesamtkosten: 640.000 Euro  
Brückenlänge: ca. 72 m  
Bauzeit: Herbst 2006 bis 3. Quartal 2007

**L 559 KLEINRAMING STRASSE, SANIERUNG DER RAHOFERMÜHLBRÜCKE GEMEINSAM MIT DEM LAND NÖ**

Gemeinde: St. Ulrich bei Steyr  
Baukosten: rd. 150.000 Euro (davon 50 % Land NÖ)

Verkehrsaufrechterhaltung durch halbseitige Bauweise  
Bauzeit: April 2007 bis August 2007

**L 1327 HAUNOLDMÜHLSTRASSE, SANIERUNG DER HANGBRÜCKE**

Gemeinde: Grünburg  
Baukosten: rd. 180.000 Euro

Verkehrsaufrechterhaltung durch Straßensperre  
Bauzeit: Sommerferien 2007

**L 1338 GROßSCHNAIDTERSTRASSE, SANIERUNG DER HAMMERLBRÜCKE**

Gemeinde: Gaflenz  
Baukosten: rd. 120.000 Euro

Verkehrsaufrechterhaltung durch halbseitige Bauweise  
Baumaßnahmen weitgehend fertig gestellt.  
Bauzeit: Herbst 2006 bis Frühjahr 2007

**L 1338 GROßSCHNAIDTERSTRASSE, SANIERUNG DER MÜHLBAUERNBRÜCKE**

Gemeinde: Gaflenz  
Baukosten: rd. 70.000 Euro

Verkehrsaufrechterhaltung durch halbseitige Bauweise  
Baumaßnahmen weitgehend fertig gestellt.  
Bauzeit: Herbst 2006 bis Frühjahr 2007

**L 1540 RANNER STRASSE, GENERALSANIERUNG BRÜCKE RANNATALSPERRE**

Gemeinde: Neustift im Mühlkreis  
Gesamtkosten: 350.000 Euro

Generalsanierung