

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Landesrat Mag. Günther Steinkellner

am

14. Juli 2017

10:00 Uhr, Presseclub Saal A , Linz

zum Thema

"Neuigkeiten zur Donaubrücke Mauthausen"

Weitere Gesprächsteilnehmer/innen:

Dipl.-Ing. Martin Wögerer

(Leiter der Abteilung Brücken- und Tunnelbau)

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

Neuigkeiten zur Sanierung der Donaubrücke Mauthausen im Jahr 2018

"Im kommenden Jahr steht die dringend notwendige und unumgängliche Sanierung der Donaubrücke Mauthausen an", so Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner und führt weiters aus: "Diese Brücke ist eine der bedeutendsten infrastrukturellen Lebensadern der Region und verbindet die beiden Wirtschaftsbundesländer Niederösterreich und Oberösterreich. Sie ist für unsere Wirtschaft und Industrie sowie unsere Pendlerinnen und Pendler von besonderer Bedeutung."

"Um dieses wichtige Nadelöhr bis zur Errichtung einer neuen Donaubrücke am Leben erhalten zu können, ist eine zwischenzeitige Sanierung jedenfalls erforderlich. Bislang stand die Befürchtung im Raum, dass diese nur unter einer mehrmonatigen Totalsperre der Brücke möglich ist", so Steinkellner. "Nach den eingehenden Untersuchungen unserer Experten und den Planungen der Fachleute bin ich heute in der glücklichen Lage mitteilen zu können, dass wir 2018 ohne die befürchtete lange Totalsperre der Brücke auskommen werden", so der Landesrat erfreut. Während der Sanierungsarbeiten wird es nur zeitlich begrenzt an den Wochenenden und an zwei Tagen je Woche während der Nachtstunden zu Totalsperren kommen.

"Natürlich wird auch eine halbseitige Sperre während der Bauarbeiten zu relevanten Verkehrsbelastungen führen, aber die Ausgangssituation ist nun glücklicherweise eine ganz andere. Die Bauphase im kommenden Jahr und etwaig mögliche Begleitmaßnahmen werden nun in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe der beteiligten Landesbehörden, der Blaulichtorganisationen, der Wirtschaft und Verkehrsexperten vorbereitet", zeigt sich Landesrat Steinkellner zuversichtlich.

Die Brücke und ihre Schäden

Die Donaubrücke Mauthausen im Zuge der B 123 Mauthausenerstraße wurde in den Jahren 1960 und 1961 errichtet. Die Brücke hat drei Flusspfeiler in der Donau, überspannt diese mit vier Feldern mit rd. 80 m Stützweite und hat eine Länge von insgesamt 319,6 m. Von der Konstruktionsart her handelt es sich um eine Stahlfachwerkbrücke mit Betonfahrbahnplatte. Zwischen den außenliegenden Fachwerksebenen liegen die beiden Fahrstreifen der B 123 mit Gesamtbreite von 6,0 m. Der Gehweg verläuft oberwasserseitig und ist außerhalb der Fachwerksebene situiert.

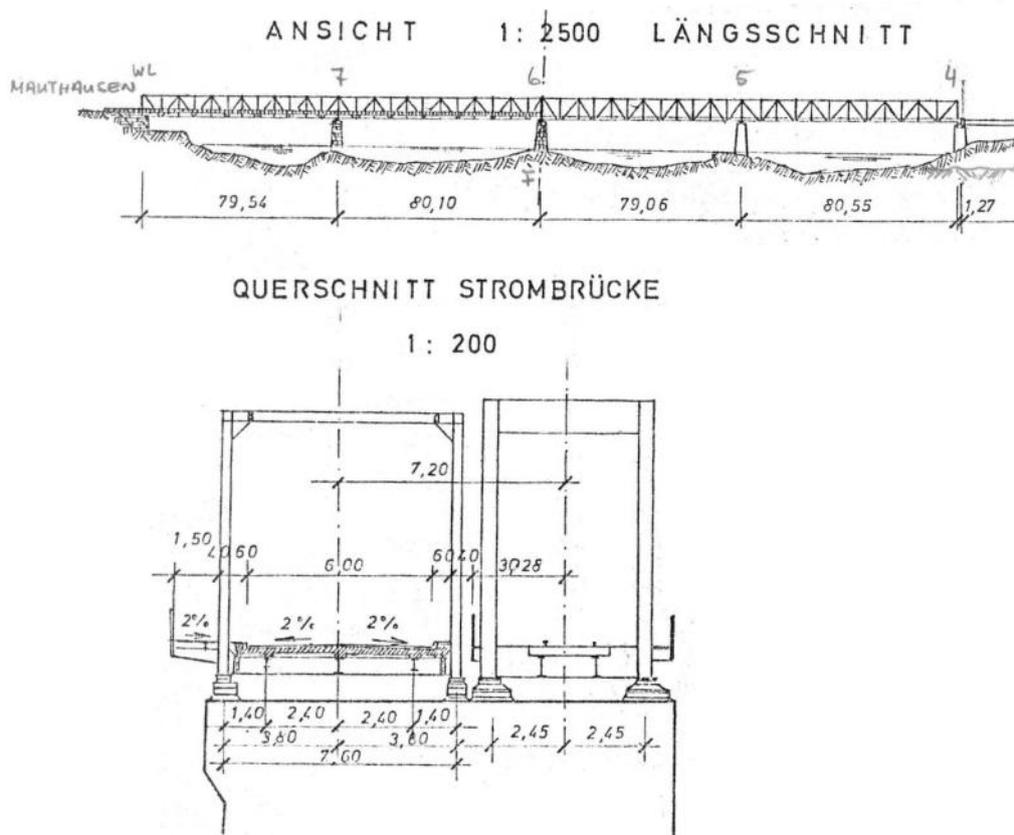


Abbildung 1: Aufbau der Brücke (Quelle: Land OÖ)

Durch die massiven Einwirkungen auf Grund des Verkehrs (hoher Schwerlastanteil, hohe Verkehrszuwächse in den letzten Jahren) und durch die jahrzehntelangen Belastungen durch Streusalz, weist die mittlerweile 56 Jahre alte Stahl- und Betonkonstruktion massive Schäden auf. Ein Großteil dieser Schäden tritt bei den Anschlussbereichen der Querträger an die Längsträger auf.



Abbildung 2: Schäden an der Brücke (Quelle: Land OÖ)

Die zu setzenden technischen Sanierungsmaßnahmen und ihre verkehrlichen Auswirkungen

In den letzten Wochen wurde die Donaubrücke umfangreichen Begutachtungen und Überprüfungen unterzogen. Nach dieser Brückenprüfung und den darauffolgenden umfangreichen Untersuchungen und statischen Nachrechnungen liegen nun die Ergebnisse für die unbedingt im kommenden Jahr erforderlichen Sanierungsmaßnahmen vor, die den erwarteten Sanierungsbedarf bestätigen.

Bei den nun für den Sommer 2018 geplanten Instandsetzungsmaßnahmen handelt es sich um punktuelle Sanierungen von extrem schadhafte Tragwerksbereichen mit dem Ziel, die derzeit noch gegebene Tragfähigkeit auf einen gewissen Zeitraum weiterhin zu gewährleisten und dadurch einer ansonsten notwendigen Gewichtsbeschränkung entgegenzuwirken. Die Sanierung von weniger schadhafte Bauteilen (z.B. Betonfahrbahnplatte) kann auf Grund des Konzeptes der Aufrechterhaltung des Verkehrs nicht oder nur in sehr geringem Maße durchgeführt werden. Der Zustand dieser nicht sanierten Bauteile wird sich in den nächsten Jahren weiterhin verschlechtern.

In weiterer Folge wurde eine Sanierungsvariante, die keine mehrmonatige Totsperrung der Brücke erfordert, gesucht und entwickelt. Das nun vorliegende Konzept für die Instandsetzung der nicht unerheblichen Schadhafte an der Stahlkonstruktion (in erster Linie die stark korrodierten Anschlüsse der 48 Querträger an die Hauptträger) sieht eine Sanierung der Querträgeranschlüsse mittels zusätzlichen Knotenblechen vor. Diese Maßnahmen können von der Unterseite der Brücke (mit Hilfe eines Hängegerüsts) durchgeführt werden.

Dieses Hängegerüst (inkl. der Einhausung für die Strahl- und Betonabtragsarbeiten) wird jeweils in einem Feld der Donaubrücke (zw. zwei Flusspfeilern bzw. zw. Flusspfeiler und Widerlager) montiert. Auf Grund des zusätzlichen Gewichtes des Hängegerüsts muss der Verkehr auf der Brücke im Arbeitsbereich auf einen in Fahrbahnmitte verlaufenden Fahrstreifen reduziert werden. Dies wird durch Einengung der Fahrbahn auf einen Fahrstreifen verbunden mit einer einzurichtenden Ampelregelung realisiert.

Des Weiteren ist es erforderlich, dass für gewisse Arbeiten wie Ausbau und Einbau der Fahrbahnübergänge, das Heben des Tragwerkes für die Korrektur der Lagerstellungen und den Korrosionsschutz der Lager, für das Auswechseln von nicht mehr wirksamen alten Schrauben und vor allem für gewisse Schweißarbeiten an

hochbeanspruchten Stellen, das Tragwerk schwingungsfrei ist und daher zweitweise für den gesamten Verkehr gesperrt werden muss.

In Summe ergeben sich aus jetziger Sicht für alle im Sommer 2018 durchzuführenden Arbeiten folgende verkehrliche Einschränkungen:

- 1-streifige Verkehrsführung auf Teilbereichen der Brücke; geregelt durch eine mit der bereits bestehenden Lichtsignalanlage an der Kreuzung mit der B3 koordinierte/abgestimmte Baustellenampel auf der Brücke. Erforderliche Dauer dieser Verkehrseinschränkung: 13 Wochen
- Totalsperre der Donaubrücke für den gesamten Verkehr je Woche über das Wochenende und in zwei Nächten innerhalb der Woche; konkret von Samstag 19:00 Uhr bis Montag 4:00 und an zwei Tagen unter der Woche von 20:00 Uhr bis 4:00 Uhr. Erforderliche Dauer dieser temporären Wochenend- und Nachtsperren: über 8 Wochen
- Der über die Brücke führende Weg für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen ist – bis auf kurzzeitige Sperren beim Aus- und Einbau der Fahrbahnübergänge – über den gesamten Zeitraum der Sanierungsarbeiten benutzbar (nicht für Mopeds und Motorräder!).
- Halbseitige Sperre der B3 (für Arbeiten an der Brücke im Bereich über der B3) für eine Woche immer in den Nachtstunden (20:00 – 4:00). Diese Arbeiten werden erst dann durchgeführt, wenn die Brücke wieder 2-streifig befahrbar ist.
- Sperre des Donauradweges (für Arbeiten an der Brücke im Bereich des Radwegs) für 1 Woche immer in den Nachtstunden.

Diese Sanierungsvariante mit der 1-streifigen Verkehrsaufrechterhaltung ist gegenüber einer möglichen Variante mit einer rd. 2-monatigen durchgängigen Totalsperre der Brücke mit höheren Kosten verbunden.

Bezüglich der zeitlichen Festlegung der o.a. erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen (1-streifige Verkehrsführung über 13 Wochen und Wochenend- und Nachtsperren über 8 Wochen) ist – um die Wochen mit den Sperren in die Zeit der Sommerferien (geringeres Verkehrsaufkommen) zu legen - folgender Zeitplan vorgesehen:

- Beginn der 1-streifigen, mittels Ampel geregelter Verkehrsführung am Montag, 9. Juli 2018
- Ende der 1-streifigen, mittels Ampel geregelter Verkehrsführung am Sonntag, 7. Oktober 2018
- Zeitraum für die Wochenend- und Nachtsperren: von Samstag, 21. Juli 2018 bis Montag, 24. September 2018

Verkehrliche Auswirkungen:

Nachdem es sich bei dieser Donauquerung um einen neuralgischen Übergang mit einem sehr hohen Verkehrsaufkommen von rd. 21.000 Fahrzeugen pro Tag (rd. 13 % LKW-Anteil) handelt, wird die Minimierung der Auswirkungen durch die erforderlichen Verkehrsbeschränkungen (1-Streifigkeit, Wochenend- und Nachtsperren) verkehrstechnisch eine massive Herausforderung.

Da die Leistungsfähigkeit einer 1-streifigen Verkehrsführung in diesem Bereich für das „normale tägliche“ Verkehrsaufkommen auf der Donaubrücke in den Spitzenstunden nicht ausreichen wird, wird es sowohl auf den Zulaufstrecken in NÖ als auch auf öö. Seite (Zulaufstrecken zur Brücke und B3) zu zusätzlichen erheblichen Staubildungen kommen.

Auf Grund der viel geringeren Leistungsfähigkeit durch die 1-streifige Verkehrsführung kann daher eine Minimierung der zusätzlichen verkehrlichen Behinderungen nur durch eine entsprechende Reduktion des Verkehrsaufkommens im Bereich der Donaubrücke erfolgen. Um einen totalen Verkehrskollaps zu vermeiden, wird es unumgänglich sein, die Verkehrszahlen durch Maßnahmen wie Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, Nutzung von großräumigen Ausweichrouten, etc. zu verringern.

Um ein derartiges ganzes Maßnahmenbündel möglicher Begleitmaßnahmen koordiniert planen und umsetzen zu können, wird jetzt bereits – ein Jahr vor Beginn der Sanierungsmaßnahmen - eine Organisationsstruktur unter Leitung der Direktion Straßenbau und Verkehr – SVD – eingerichtet. In diese Struktur werden Vertreter der Bezirkshauptmannschaft Perg als regionale Verkehrsbehörde, der Landesstraßenverwaltung, der Wirtschaft, der Blaulichtorganisationen, Verkehrsexperten und Vertreter des regionalen Verkehrsverbandes eingebunden. Das Ziel ist es, Details zu möglichen Begleitmaßnahmen (u.a. mit öffentlichen Verkehrsunternehmen) zu erarbeiten und umsetzen.

Letztlich wird der Erfolg dieser Begleitmaßnahmen aber u.a. auch davon abhängen, wie diese von jedem und jeder einzelnen Verkehrsteilnehmer/in angenommen wird, denn entlastend für diese durchaus als große Herausforderung zu bezeichnende Situation wirken nur jene Fahrzeuge, die die Donaubrücke in dieser Zeit nicht aufnehmen muss.