

## **I N F O R M A T I O N**

zur Pressekonferenz

mit

**Mag. Günther Steinkellner**  
**Infrastruktur-Landesrat**

**Dipl.-Ing. Stefan Dobler**  
**Leiter der Abteilung Brücken- und Tunnelbau**

**23. März 2022 um 10:00 Uhr,**  
**im OÖ Presseclub, Saal A, 4020 Linz**

zum Thema

**„Roadmap 27**

**Ausblick auf die Schwerpunkte der Legislaturperiode im OÖ**  
**Brücken- und Tunnelbau“**

Impressum

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

Tel.: (+43 732) 77 20-11412  
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88  
landeskorespondenz@ooe.gv.at  
www.land-oberoesterreich.gv.at

## Brücken und Tunnel verbinden

***„Niemand will bröckelnde Brücken! Damit ein funktionierendes Brücken- und Tunnelnetz zur Verfügung gestellt werden kann, sind kontinuierliche und wiederkehrende Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen unerlässlich. Ganz im Sinne des Steuerzahlers und Verkehrsteilnehmers ist ein besonderes Augenmerk auf die finanzielle und zeitliche Effizienz der einzelnen Maßnahmen zu richten“***, unterstreicht Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner.

In Oberösterreich gilt es am Landesstraßennetz 3.045 Brückenbauwerke, 29 Landestunnel, 282 Ampelanlagen, 52 Pumpwerke, 115 Glättefrühwarnsysteme Instand zu halten und zu kontrollieren. Zusammen verfügen die landeseigenen Brücken- und Tunnelsysteme über eine Länge von rund 97 Kilometer. Das entspricht grob der Luftlinienentfernung Linz-Salzburg.

## Kontinuierliche Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen

Bilder vom Brückenunglück in Genua oder des Tunnel Infernos 1999 im Tauerntunnel, bei dem zwölf Menschen verbrannten, bleiben in langjähriger Erinnerung. Um Unglücken bestmöglich vorzubeugen, soll durch laufende Substanzerhaltungsmaßnahmen eine verkehrssichere Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden.

***„In Oberösterreich werden jährlich deutlich über 1.000 Kontrollen und rund 350 Überprüfungen von Landesstraßenbrücken vorgenommen, um die Mobilität sicherzustellen zu können“***, so Infrastruktur-Landesrat Mag. Günther Steinkellner und der Leiter der Brückenbauabteilung Dipl.-Ing. Stefan Dobler.

Die technischen Richtlinien sehen zwei grundlegende Arten von Bauwerksüberprüfungen vor. Diese sind einerseits die Brückenkontrollen und andererseits die Brückenprüfungen.

## **Die Kontrolle:**

Ein Brückenobjekt ist alle zwei Jahre und im Anlassfall (z.B. nach Hochwasser) einer Kontrolle zu unterziehen. Im Zuge dieser Kontrollen wird die Veränderung des Erhaltungszustandes zum letzten Prüfereignis festgestellt und dokumentiert.

## **Die Prüfung:**

Alle sechs bis zwölf Jahre (je nach Bauart und statischem System) ist eine Brücke der genauen Prüfung zu unterziehen. Im Zuge der Prüfung wird der Erhaltungszustand erhoben, dokumentiert und bewertet. Das Ergebnis der Prüfung ist in einem Befund zu dokumentieren. Für das Gesamtobjekt sowie für die Hauptbauteile werden Zustandsnoten nach dem Schulnotensystem (1 = sehr guter Erhaltungszustand bis 5 = schlechter Erhaltungszustand) vergeben. Festgestellte Mängel bzw. Schäden werden dokumentiert und erforderliche Maßnahmen festgehalten. Falls auf Grund des Erhaltungszustandes erforderlich, müssen zusätzlich auch weitere Maßnahmen wie zum Beispiel statische Nachrechnungen oder Materialprüfungen durchgeführt werden.

Je nach Rahmenbedingung und Beanspruchung sind durchschnittlich alle 30 – 40 Jahre eine Generalsanierung notwendig. Im Zuge der Generalsanierungen werden auch Schäden und Mängel an der Tragstruktur, also dem Tragwerk und den Widerlagern bzw. Pfeilern, behoben. Die Sanierung am Bestand stellt die Bauwerkserhalter regelmäßig vor die Herausforderung, die bestmögliche Qualität und eine möglichst geringe Behinderung für die Verkehrsteilnehmenden unter Berücksichtigung eines wirtschaftlichen Umgangs mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erreichen.

Insbesondere stetig steigende Verkehrszahlen mit dem immer höher werdenden LKW-Anteil sowie auch die salzhaltigen Wässer aus dem Winterdienst schädigen sowohl Beton- als auch Stahltragwerke und andere Bauteile. Bei einer nicht unerheblichen Anzahl von Objekten ist allerdings eine Sanierung nicht mehr wirtschaftlich.

Besonders dann, wenn die Tragfähigkeit durch geänderte Normenbelastungen den heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht, oder Änderungen im Zuge der Anlageverhältnisse im Straßenzug oder auf Grund von

Hochwasserschutzmaßnahmen notwendig werden, sind immer wieder weitreichende Eingriffe in die Bausubstanz notwendig. Tatsächlich müssen im Mittel jährlich Beträge zwischen 1,5 und 2,0 Prozent des Anlagevermögens für die Substanzerhaltung zur Verfügung gestellt werden, damit unsere Generation nicht auf Kosten der Substanz lebt und die nächsten Generationen nicht übermäßig belastet werden.

### **Tunnelsicherheit:**

Auch die Kontrolle der Tunnelbauwerke wird regelmäßig durchgeführt. Von der Tunnelüberwachungszentrale in Gmunden erfolgt des Weiteren eine ständige Überwachung und Steuerung der Tunnelanlagen „rund um die Uhr“ (24 Stunden pro Tag, 7 Tage die Woche und 365 Tage im Jahr). Die Tunnelbetriebsleitung führt neben den Wartungs-, Reparatur- und Instandhaltungsmaßnahmen auch die laufenden Tunnelreinigungen, der in Summe knapp 12.000 Meter Tunnelröhren durch. Darüber hinaus werden in regelmäßigen Abständen, gemeinsam mit dem Landesfeuerwehrverband, Einsatzübungen abgehalten um für Ernstfälle bestens vorbereitet zu sein.

***„Maßnahmen in den heimischen Infrastrukturausbau sind gut investiert. Sie beleben die heimische Konjunktur in doppelter Hinsicht. Im langjährigen Schnitt gehen rund 80 Prozent aller Aufträge an oberösterreichische Unternehmen. Etwa 19 Prozent der Beauftragungen gehen an österreichische Firmen und weniger als ein Prozent der Aufträge werden an ausländische Unternehmen vergeben. Darüber hinaus profitieren gerade die heimischen Betriebe von einer gut ausgebauten und auch gut instandgehaltenen Infrastruktur“***, unterstreicht Landesrat für Infrastruktur Günther Steinkellner.

### **Oberösterreich-Plan für die Mobilitätsinfrastruktur**

Mit dem 2020 erarbeiteten Oberösterreich-Plan für die Mobilitätsinfrastruktur wurden für die nächsten Jahre zusätzliche 219 Mio. Euro für Straßen-, Tunnel- und Brückenprojekte gesichert. Um einen wichtigen wirtschaftlichen Impuls zu geben und die Folgewirkungen durch die Corona-Pandemie abfedern zu können, wurden 2021

zehn Mio. Euro für zusätzliche, lokale Sanierungsprogramme bereitgestellt. Der OÖ-Plan umfasst aber auch mittelfristige Projekte. Die Finanzierung umfangreicher Großprojekte wie beispielsweise der Umfahrung Weyer ist in diesem Infrastrukturpaket integriert.

## **Roadmap 2027 – Wichtigste Projekte in dieser Legislaturperiode**

- **A26 Westring Hängebrücke**

Am westlichen Ende der Landeshauptstadt Linz entsteht zwischen den steilen felsigen Flanken des Donautals aktuell ein weltweit einzigartiges Bauwerk – die Donaubrücke an der A26. Mit einem ordentlichen Knall erfolgte erst kürzlich der letzte Tunneldurchschlag mittels Sprengung. Damit ist die Hauptröhre der Anschlussstelle Nord zur Donau hin genau dort durchgeschlagen, wo später ein vierspuriges Tunnelportal entstehen wird. Rund 3,2 Kilometer Tunnelsystem und eine 306 Meter lange Hängebrücke entstehen in diesem ersten Bauabschnitt. Beim ersten Bauabschnitt ist aktuell Halbzeit. Die Montage der Fahrbahnelemente startet noch in diesem Jahr. Dafür werden Schiffe ab Herbst 2022 Stahlelemente antransportieren, die Abmessungen von 25 mal 15 Meter haben. Diese werden vom Schiff hochgehoben, an die Hängeseile montiert und dann aneinandergeschweißt – bis die Brücke vollständig geschlossen ist. In rund zweieinhalb Jahren soll die Brücke dann für den Verkehr nutzbar sein. Bereits mit der Verkehrsfreigabe der neuen Donaubrücke 2024 wird die städtische Nibelungenbrücke um 20.000 Autos pro Tag entlastet. Die volle Entlastungswirkung tritt mit der Freigabe der Strecke weiter bis zum Bahnhof ein.

Ohne A26 würden im Jahr 2030 rund 62.200 Kraftfahrzeuge täglich die Nibelungenbrücke passieren. Nach Fertigstellung der A26 wird sich das Verkehrsaufkommen auf rund 38.800 Autos pro Tag reduzieren. Dies entspricht einer Entlastung von etwa 38 Prozent.

- **Nibelungenbrücke**

Mit den zu erwartenden Entlastungen auf der Nibelungenbrücke sollen ebenfalls neue sichere Verkehrsrelationen für den Radverkehr untersucht werden. In Spitzenzeiten

queren täglich bis zu 5.000 Radfahrer die Nibelungenbrücke. Radfahrer gehören zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern und brauchen eine dementsprechend sichere Infrastruktur. Um die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu steigern werden, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, positive Verbreiterungen der Radwegverbindungen auf der Nibelungenbrücke geprüft und nach Möglichkeit im Zuge dieser Legislaturperiode umgesetzt.

- **Neubau Donaubrücke Mauthausen**

Die Donaubrücke bei Mauthausen ist in die Jahre gekommen. Der Zustand der Brücke verschlechtert sich schneller als angenommen. Trotz mehrmaliger umfangreicher Sanierungen und innovativer Maßnahmen sind durch die laufenden Arbeiten nur punktuelle Ausbesserungen an der alten Konstruktion möglich. Um die Bestandsbrücke bestmöglich zu sichern, wurden umfangreiche Maßnahmen gesetzt. Sogar ein spezielles Salzstreugerät kommt für den Winterdienst zum Einsatz. Alle Sanierungs- und Sicherheitsmaßnahmen laufen weiterhin, damit eine länger dauernde Totsperrung möglichst verhindert wird. Auch das Prüfintervall wurde mittlerweile deutlich verkürzt, um den Zustand der Brücke regelmäßig und engmaschig zu kontrollieren und die sichere Benützung durch die Verkehrsteilnehmenden gewährleisten zu können.

Für eine dauerhafte Generalsanierung müsste die Brücke mehrere Monate komplett gesperrt werden. Oberösterreich und Niederösterreich forcieren daher die möglichst rasche Umsetzung der neuen „Donauquerung Mauthausen“, um der lokalen Bevölkerung und den zahlreichen Pendlern auch weiterhin eine funktionsfähige Mobilitätsachse über die Donau zur Verfügung zu stellen. Eine Sperrung der Brücke hätte neben den enormen Zeitaufwänden auch beträchtliche Auswirkungen auf Umwelt und Klima. Ausweichrouten über die Brücken Grein bzw. Steyregg würden pro Werktag zu Umwegen von ca. 400.000 Kilometer führen. Dies entspricht etwa dem 10-fachen Erdumfang. Durch die Nähe zur ÖBB-Brücke würde sich die Sanierung auch erheblich auf den Zugverkehr auswirken. Deswegen hat es oberste Priorität, den Bau der Brücke am neuen Standort mit Zu- und Abfahrt rechtzeitig und unabhängig vom Gesamtvorhaben fertigzustellen.

Die neue Donaubrücke ist 700 Meter flussabwärts geplant und reicht vom Knoten B3 in Oberösterreich über die Donau bis zum Knoten Pyburg in Niederösterreich. Nach

dem Bau dieser Donauquerung soll die alte Donaubrücke – samt Vorlandtragwerk auf niederösterreichischer Seite – abgetragen und neu errichtet werden, um die aufgrund der Verkehrsbelastung erforderlichen vier Spuren über die Donau zu schaffen. Die Umsetzung soll ehestmöglich erfolgen. Dies verringert die Gefahr einer Sperre der alten Brücke vor Fertigstellung der neuen Brücke.

- **Umfahrung Weyer - B 121 Weyerer Straße**

Die B121 Weyerer Straße verbindet den Raum Waidhofen an der Ybbs in Niederösterreich mit dem oberösterreichischen Ennstal. Über das Ennstal werden nördlich der Raum Steyr und die A1 und südlich die Steiermark erreicht. Die Straße weist die für das oberösterreichische Straßennetz hochrangige „Kategorie 3“ auf. Auf einem Abschnitt erheblicher Länge führt die B121 durch eine eng bebaute Ortsdurchfahrt. Besonders kritisch sind in der Ortsdurchfahrt die verhältnismäßig langen Engstellen, welche nicht im Gegenverkehr befahren werden können. Diese sind wegen der Kurvigkeit und engen Bebauung nicht einsehbar. Es ist auch ausgeschlossen, die Engstellen zu beseitigen. Um künftig einen sicheren Verkehrsablauf sowohl für Fußgänger als auch für den motorisierten Verkehr gewährleisten zu können, soll auf der B121 Weyerer Straße deshalb im genannten Abschnitt eine Umfahrung errichtet werden. So werden die Engstellen des „Unteren Marktplatzes“ zur Gänze und der „Obere Marktplatz“ ganz maßgeblich vom Verkehr entlastet.

Der Baulosanfang ist auf der B121 im Bereich der ehemaligen A1 Tankstelle. Über einen neuen Kreisverkehr wird an die bestehende B121 Weyerer Straße angebunden. Der Tunnel „Weyer 1“ wird 612 Meter lang und ein Fluchtbauwerk aufweisen. Zur Einbindung der L1337 Hollensteiner Straße wird ein weiterer neuer Kreisverkehr errichtet. Die Trasse führt anschließend weiter über das neue Brückenbauwerk über den Dürnbach, ehe am Portal „Gaflenz 2“ der Tunnel „Weyer 2“ mit einer Länge von 65 Metern liegt. Dem Tunnel schließt eine ca. 250 Meter lange Freilandstrecke an, welche dann im Bereich des Innerbergerstadels wieder in die B121 Weyerer Straße einmündet. In Kürze werden zu diesem wichtigen Infrastrukturprojekt brandaktuelle Entwicklungen kommuniziert.

## Weitere wichtige Projekte im heurigen Jahr

- **Generalsanierung Westbahnbrücke in Vöcklabruck**

An der genau 50 Jahre alten Westbahnbrücke inkl. der beidseitigen anschließenden Stützmauern in Vöcklabruck ist in Folge von Abnutzungs- und Verschleißerscheinungen eine Generalsanierung erforderlich. Mit der Generalsanierung werden die bestehenden Randbalken, die Brückenabdichtung, der Fahrbahnbelag und die Brückenausrüstung (Geländer, Leitschienen, Spritzschutz) auf der Brücke sowie bei den Stützmauern abgetragen und erneuert. Im Zuge dessen wird ein Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 Meter auf der Brücke und den Stützmauern ermöglicht.

Eine halbseitige Verkehrsaufrechterhaltung würde einerseits zur Verdreifachung der Bauzeit auf ca. zwei Jahre führen und andererseits aus statischen Gründen auch zu problematischen Grenzgleichgewichtszuständen, die im kritischen Bereich liegen. Zur Vermeidung enormer Mehrkosten, des großen statischen Risikos und einer sehr langen Bau- sowie Verkehrsbeeinträchtigungsdauer ist eine Totalsperre der Brücke für sieben Monate notwendig. Zur Sicherung der Standsicherheit der Stützmauern werden diese zum Großteil als Schwergewichtsmauern umgebaut bzw. zusätzlich verankert, die Bauteilfugen an der Innenseite abgedichtet und örtlich saniert. Dafür ist eine Totalsperre notwendig. Ein großräumiges Umleitungskonzept wurde dafür erstellt.

- **Instandsetzung Halbbrücken Türkengraben 1 und 2**

Die B126 Leonfeldener Straße verbindet das Mühlviertel mit der Landeshauptstadt. Über 34 Kilometer führt die B126 bis zur Staatsgrenze nach Tschechien. Bereits in den Jahren 2019 und 2021 erfolgten Generalsanierungen mehrerer Brückenbauwerke auf der B126. Auch heuer wird bei den sogenannten Halbbrücken Türkengraben eine Generalsanierung vorgenommen, um die unbeschränkte Befahrbarkeit auch zukünftig gewährleisten zu können. Der Altbestand wird durch eine neue fugenlose Tragwerksplatte ertüchtigt, anschließend wird eine neue durchgehende dichte Tragwerksebene samt neuer Brückenausrüstung errichtet. Wesentliche Bauleistungen



werden auch abseits der Verkehrsflächen der B126 also unter den Halbbrücken zur Ausführung gelangen. In Fahrtrichtung Linz wird der Verkehr über die L1500 Kirchschlager Straße umgeleitet. Das Baulos wird voraussichtlich am Montag, 28. März, beginnen.

## **Land benötigt technisch talentierte Brücken- und Tunnelbauer**

Man sieht anhand dieser Beispiele, dass ein umfassendes Arbeitspaket geschnürt ist, welches kompetent und effektiv abgearbeitet werden soll, um unsere gute Infrastruktur qualitativ erhalten zu können. Mit dem Blick in die Zukunft ist es aber auch von großer Relevanz das Fachpersonal von Morgen frühzeitig an Bord zu holen.

Ein Tunnel oder eine Brücke sind sehr komplexe Bauwerke, auch wenn es auf den ersten Blick nicht unbedingt den Anschein macht. Schließlich kann man nicht einfach ein Loch durch den Berg bohren bzw. einfach eine Straße über den Fluss bauen. Was einfach klingen mag, ist bei einem genauen Blick eine überaus komplexe Materie. Besonders Tunnel- und Brückenbauwerke brauchen eine gute Vorbereitung, genaue Planung und kompetente Umsetzung. Die Folgen von Fehlern bei der Planung oder Ausführung wären fatal.

Der Tunnel- und Brückenbau zählt zu den schwierigsten Herausforderungen im Tiefbau. Österreich ist aufgrund seiner Topografie bekannt als Land des Tunnelbaus. In fast jedem Tunnel der Welt steckt heute ein Stück Technologie aus Österreich. Glücklicherweise sind in unserem Land gute Bildungsangebote und gute Lehreinrichtungen wie HTL-Fachzweige vorhanden. Um für die anspruchsvollen und verantwortungsvollen Tätigkeiten das Fachpersonal von Morgen begeistern zu können, wollen wir die Attraktivität dieses Berufszweiges innerhalb des Landes weiter fördern. Dazu sollen unter anderem, zielgerichtete Kommunikationskanäle genutzt werden, um das Interesse der Brücken- und Tunnelbauer von Morgen für den Landesdienst zu stärken.