

Landes KORRESPONDENZ

PRESSEINFORMATION

Information zur Pressekonferenz mit

**Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer und
Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl**

am 3. September 2003 zum Thema

**"A 26 Westring Linz: Präsentation Siegerprojekt 4.
Linzer Donaubrücke"**

Rückfragen-Kontakt:

Karin Speidl +43(0)732/7720/11407

Helmuth Rechberger +43(0)732/7720/12155

A 26 Westring Linz: Präsentation Siegerprojekt 4. Linzer Donaubrücke

In Oberösterreich befindet sich die größte Autobahnbaustelle Österreichs. Alleine im höchstrangigen Straßennetz (Autobahn + Schnellstraße) sind in Oberösterreich Bauvorhaben mit Gesamtkosten von 1.620 Mio. Euro in Realisierung bzw. Planung.

- 2003/2004 Lückenschluss im öö. Autobahnnetz
- 2005 Startschuss für Vollausbau der A 9 Pyhrnautobahn
- Bis 2008 A 1 Westautobahn durchgehend generalsaniert
- Ab 2008 Generalsanierung der A 8 Innkreisautobahn

Parallel dazu werden wir die großen Korridore in Oberösterreich - A 26 Westring Linz, S 10 Mühlviertler Schnellstraße, B 309 Steyrer Straße - zu durchgängig leistungsfähigen Verkehrsadern ausbauen, kündigen Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer und Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl an.

Startschuss für große Linzer Verkehrslösung

Am 19. August 2003 fiel der Startschuss für die große Linzer Verkehrslösung:

- Baubeginn für Einhausung bzw. Absenkung der A 7 im Bereich Bindermichl - 2005 werden die mehr als 90.000 Fahrzeuge pro Tag bereits unter der Erde rollen.
- Im Anschluss daran soll die A 26 Westring Linz mit Gesamtkosten von 415 Mio. Euro realisiert werden.

A 26 Westring Linz: Vorprojekt wurde abgeschlossen

Länge:	7,8 km
davon Südtunnel inkl. Unterflurtrasse Waldeggstraße:	3,2 km
Nordtunnel:	2,8 km
4. Linzer Donaubrücke	325 m
Kosten:	ca. 415 Mio. Euro

Die Planungen bzw. Vorarbeiten für den 7,8 km langen Westring Linz sind schon sehr weit fortgeschritten: Das Vorprojekt wurde abgeschlossen und der ASFINAG vorgelegt.

Jetzt ist eine § 14 Verordnung nach dem Bundesstraßengesetz (Bundesstraßenplanungsgebiet) vorgesehen. Die Planungs- und Baukosten werden derzeit auf 415 Mio. Euro geschätzt.

Wettbewerbsergebnis 4. Linzer Donaubrücke

- 1. Preis:
Schlaich, Bergemann u. Partner (D) – Gerkan, Marg u. Partner (D) – Baumann + Obholzer (A)
- 2. Preis:
Kargel (A) – Leonhardt, Andrä u. Partner (D) – Zaha Hadid (GB)
- 3. Preis:
Pauser (A) – Kirsch, Muchitsch & Partner (A) – Arch. Gruppe U-Bahn (A)

Hängebrücke wird neues Eingangstor zu Linz



Die Donaubrücke Linz wurde als echte Hängebrücke entworfen. Die Kosten

werden sich auf 33,7 Mio. belaufen. Dieser Brückenentwurf reflektiert den einmaligen Ort mit seiner besonderen Topographie, in einer schönen Donaulandschaft und seiner Nähe zur Stadt Linz.

Mit ihrer hohen Transparenz wirkt die Brücke leicht und unaufdringlich, sie kommt aus dem Berg, schwebt über dem Wasser und verschwindet im Berg - geradlinig und schnörkellos. Mit ihrer Logik und Einfachheit strahlt sie Ruhe aus, wie selbstverständlich hängt sie sich in das zwischen den Steilufeln gespannte Seil. Um der Ruhe und Einfachheit willen wurde auch die gerade, parallele Lage der beiden Überbauten gewählt.

Mit ihren schlanken Überbauten und mit dem Verzicht auf Pfeiler oder Widerlager in oder an der Donau respektiert die Brücke die Schönheit des Donautals. Sie wirkt nicht als Barriere und bringt so Natur und Technik in Einklang.

Trotz ihrer Zurückhaltung und ihrer Unaufdringlichkeit kann sie mit ihrer eleganten und besonderen Konstruktion ein städtebauliches Zeichen setzen - eben eine einmalige Brücke für einen einmaligen Ort, unverwechselbar und nicht austauschbar.

Die Eingriffe in die Landschaft sind auf ein Minimum reduziert. Acht 'Berührungspunkte' genügen, um die beiden über 300 m weit gespannten Brückenbalken zu halten, vier schlichte Widerlager und vier kompakte Trageilerverankerungen.

Die Tunnelmünder fügen sich nahtlos in die Steilhänge ein, werden schräg 'angeschnitten' und bedürfen keiner weiteren Gestaltung.

Die Brücke wird in das interessante und attraktive Beleuchtungskonzept der Stadt Linz eingebunden. Zusätzlich zu der geforderten Straßenbeleuchtung werden in die Trageilbündel Strahler integriert, die sie von innen heraus strahlen lassen. Mit einer indirekten Beleuchtung zwischen Kappe und Randlängsträger wird das Brückenband linienhaft nachgezeichnet. Wie ein Signet symbolisieren die geraden und schwungvollen 'Leuchtbänder' den Brückenschlag über die Donau - eine weitere Attraktion des nächtlichen Linz'.

Die Farben der Brücke sollen ihre Unaufdringlichkeit unterstützen. Abtönungen zwischen anthrazit und hellgrau erlauben eine optimale Abstufung, bieten die Möglichkeit Bauteile hervorzuheben und zurückzunehmen und verleihen dem Bauwerk einen technischen Charakter.

Mit ihrer besonderen Konstruktion zeigt die Brücke nicht nur die heutigen Möglichkeiten der Bautechnik, sie zeigt auch zusammen mit den anderen Donaubrücken die Vielfalt des Brückenbaus und sie wird mit ihrer besonderen Identität die Leistungsfähigkeit der Stahlbaustadt Linz und die Innovationsfreude der Kulturstadt Linz demonstrieren

Weitere wichtige Realisierungsschritte

- 2004 wird Umweltverträglichkeitserklärung vorliegen.
- anschließend UVP-Verfahren (dauert nach Aussage des Ministeriums in Zukunft nur mehr ein Jahr).

Verkehrsberuhigung von Bundesstrassen im Stadtgebiet Linz

Nach Realisierung der A 26 Westring Linz werden Teile der B 139, der B 129 und der B 127 im Stadtgebiet von Linz in Gemeindestraßen umgewandelt.

Wichtige Straßenverbindungen im Stadtgebiet von Linz werden mit bis zu minus 60 % massiv vom Verkehr entlastet:

- Waldeggstraße - 63 %
- Stockhofstraße - 55 %
- Nibelungenbrücke - 43 %
- Rudolfstraße - 37 %
- Untere Donaulände - 40 %
- Rudigierstraße - 39 %
- Westtangente - 30 bis - 42 %

Beschreibung des Siegerprojektes

Durch die tiefe Lage der Gradienten und des einzuhaltenden Lichtraumes mussten von vornherein Deckbrücken für den Entwurf ausgeschlossen werden. Die Fahrbahn braucht eine Aufhängung, also ein über der Fahrbahn liegendes Tragwerk.

Das wichtigste Entwurfskriterium war die schöne Donaulandschaft, die es mit einer möglichst transparenten Brücke zu respektieren galt. Durch die besondere Topographie des Ortes bot sich an, die Brücke von den Steilufeln abzuhängen. Die guten geologischen Verhältnisse mit einem hochbelastbaren, wenig zerklüfteten Felsgestein erlauben eine kostengünstige Verankerung großer Kräfte mit Felsanker und begünstigen eine direkte Abhängung von den Flanken der Steilhänge.

Während bei einer Schrägeilaufhängung mindestens im südlichen, flacheren Hangbereich die Neigungswinkel der Seile zu flach geworden wären und eine zusätzliche Anhebung der Verankerungspunkte durch abgespannte Maste oder massive, aus dem Wald herausragende Widerlager nötig geworden wäre, erlaubt eine klassische Hängelösung die direkte, unmittelbare Verankerung in den Flanken des Hangs, da bei Hängebrücken eine geringere Höhenlage der Seilverankerungspunkte über der Fahrbahn ausreicht. Stich/ Spannweite 1:5 bis 1:7 bei Schrägeil- und 1:10 bis 1:12 bei Hängebrücken. Mit dem gewählten, der Topographie angepassten Durchhang der Tragseile und dem relativ hohen Eigengewichtsanteil (Verbundquerschnitt) hat die Hängebrücke eine ausreichende 'dehnungslose' Steifigkeit.

In den Steilufeln werden die beiden Tragseile jeder Brückenhälfte zu einem Verankerungspunkt geführt. Dies hat wirtschaftliche Gründe, da je zwei Tragseilbündel in einem Fundamentblock verankert werden können und es entsteht dadurch eine interessante Räumlichkeit der Tragstruktur, die den Blick der Benutzer der Brücke 'einfängt'.

Der Überbau wird mit in der Ansicht vertikalen Hängerseilen von den Tragseilen abgehängt. Die Versteifungsträger der beiden Richtungsfahrbahnen sind einzellige Stahlhohlkästen mit einer im Verbund liegenden Betonplatte ausgeführt mit der für Hängebrücken nötigen Biege- und Torsionssteifigkeit. Der hohe Eigengewichtsanteil aus Betonplatte, Fahrbahnbelag samt Kappen und Betonleitwänden sorgt zudem dafür, dass die Verformungen und die Ermüdungslastanteile aus Verkehr gering bleiben.

Durch die mittige Lage des Hohlkastens verschwindet dieser visuell im Schatten der auskragenden Fahrbahn und lässt die Brücke in der Ansicht schlank und elegant wirken. Die Wahl eines aus Stahl und Beton kombinierten Tragwerks vereinfacht die Montage durch Einheben der leichten Stahlbauelemente von der Donau aus und bietet mit der nachträglich aufbetonierten Betonplatte die notwendige Robustheit und Dauerhaftigkeit für eine stark frequentierte Straßenbrücke. Durch einen hohen Vorfertigungsgrad

des Stahlbaus ergeben sich terminliche Vorteile und die bekannt leistungsfähige Stahlbauindustrie von Linz bietet kurze Wege, schnelle Verfügbarkeit und eine hohe Wirtschaftlichkeit der gewählten Lösung.

Konstruktion Seiltragwerk

Jedes der vier Tragseile wird als Bündel, bestehend aus 12 einzelnen vollverschlossenen galvanverzinkten Spiralseilen $d = 120 \text{ mm}$, zusammengesetzt. Durch diese Aufteilung wird nicht nur die Montage der Tragseile vereinfacht (kein Spinnen und kein komplizierter Einbau und Kompaktieren von 6-eckigen Paralleldrahtbündeln), sondern auch die jederzeitige Austauschbarkeit einzelner Seile unter laufendem Verkehr gewährleistet, ein entscheidendes Argument für eine lange Lebensdauer des Bauwerks.

Durch die Wahl von zwei Seilebenen je Tragseil ist es möglich, sie einfach und effizient an einem kräftigen, stehenden Blech zu verankern. Zur Justierung der Tragseile sind Futterplatten zum Längenausgleich vorgesehen und ein Entspannen der Seile ist möglich. Dafür haben die Ankerköpfe der einzelnen, vollverschlossenen Seile ein Innengewinde für den Einsatz einer Zentrumslochpresse .

An den Hängerklemmen, die auch die Tragseile in ihrer Geometrie fixieren, werden die Hängerseile über einen Gabelseilkopf verankert. Durch die doppelte Symmetrie der Brücken kommt jeder Klemmentyp 8 mal vor. Das erlaubt eine wirtschaftliche Serienherstellung aus Stahlguss.

Die Tragseile werden mit Klemmschalen in den Nuten der Tragseilklemme gehalten. Durch die Vorspannung der HV-Schrauben können die Tangentialkräfte über Reibung abgetragen werden. Die Breite der Tragseilklemmen richten sich nach der zulässigen Querpressung sowie den notwendigen "Auslauftrompeten" für die Seilumlenkung.

Die Hängerseile sind ebenfalls vollverschlossene, galvanverzinkte Spiralseile mit Gabelkopfverankerungen und Bolzenverbindungen. Durch die gelenkige Lagerung sind Zwängungskräfte aus Überbauverformungen weitestgehend ausgeschlossen.

Überbau

Der jeweils 2,0 m hohe und begehbare Stahl-Hohlkasten bildet im Verbund mit einer 25 cm starken, schlaff bewehrten Betonplatte im Verbund den biege- und torsionssteifen Längsträger der beiden Brückenstränge. Längs- und Quersteifen im Hohlkasten verhindern das Beulen der Steg- und Gurtbleche unter Druck- und Schubbelastung.

Querträger, die ebenfalls im Verbund mit der Betonplatte liegen, leiten die Kräfte aus dem Hohlkasten zu den Verankerungspunkten der Hänger. Die Querträger werden so wie die am Rand angeordneten Längsträger als geschweisste Hohlprofile ausgebildet. Die geschlossenen Profile sind aus statisch-konstruktiven Gesichtspunkten gewählt. Sie verhindern aber auch eine unschöne und nur mit großem Aufwand wieder zu entfernende Verschmutzung durch Vögel.

Die außenliegenden Längsträger integrieren die Verankerung der Hängerseile und dienen zur Auflagerung der Betonplatte. Für den optional vorgesehenen Geh- und Radweg auf der Linzer Seite sind die Längsträger so verstärkt, dass die Kräfte aus den angeschweissten Konsolen über Torsion zu den Querträgern und über Querbiegung der Betonplatte abgetragen werden

können.

Die Betonfahrbahnplatte spannt in Querrichtung mit Auflagerungen an den Stegen des Hohlkastens und an den Längsträgern. An den Rändern ragt die Betonplatte ca. 80 cm heraus und entlastet damit das Feld zwischen Randträger und Hohlkasten. Die gewählte Spannrichtung erlaubt eine einfache und zügige Herstellung der Betonplatte mit einem Schalungsfertiger. Die angevouteten Bereiche entlang der Hohlkastenstege und der Querträger werden nachträglich in einem 2. Arbeitsschritt geschalt und betoniert. Hierdurch werden Zugspannungen minimiert, die durch die Verformungen des Gesamttragwerks bei der Montage entstehen können. Die Bewehrung der Fahrbahnplatte wird für auftretende Zugkräfte in der Fahrbahnplatte mit rissweitenbeschränkender Längsbewehrung nach ENV 1994-2 hergestellt.

Lagerung der Brücke

Auf der Südseite werden ausschliesslich Vertikalkräfte und Querkräfte zB aus Wind abgetragen. Das nördliche Widerlager bildet den Festpunkt der Brücke. Auf eine schwimmende Lagerung wurde verzichtet, um aufwendige Maßnahmen zur Begrenzung der Längsverformungen zu vermeiden.

Beschreibung und Begründung der Fundierung

Um die Besonderheit der geographischen Lage der Brückentragwerke in einem Donautal mit steil ansteigenden Berghängen aus Gneis Rechnung zu tragen, werden die Tragseile der Brücke direkt im Fels dieser Berghänge verankert.

Es ergibt sich somit folgendes Lagerungssystem:

- Tragkabel mit Lagerung und Verankerung an den beidseitigen Felshängen.
- Versteifungsträger mit Lagerung auf den direkt im Portalbereich der beidseitigen Tunnel angeordneten Widerlager.

Lagerpunkte Tragseile

Die Tragseile beider Haupttragwerke werden an den nord- und südseitigen Hangflanken fundiert. Die Fundierung erfolgt direkt durch Ankerung in den anstehenden Fels. Die Einstufung des anstehenden Felses erfolgt nach ENV 1997 -1, "Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geomechanik" und dem Gutachten der Firma ILF. Die anliegenden geologisch-geotechnischen Eigenschaften des Felsuntergrundes werden aufgrund der vorliegenden Trennflächenauswertung im Bodengutachten als günstig eingestuft. Die vorstatischen Untersuchungen erfolgen nach ENV 1997-1, wobei der Fels in Felsgruppe 2 (Metamorphes Felsgestein), mittelständige Trennflächen von 0,2 bis 0,4 m und hartes Gestein eingestuft wird.

Der vorhandene Kabelzug von ca. 76 MN je Tragseil wird über die Endverankerung der Seile über Stahlschwerter in einen Ankerblock übertragen. Dieser lagert vertikal am Fels und wird mit Felsdaueranker mit einer zulässigen Ankerkraft von ca. 2,5 MN, einer mittleren Neigung von ca. 10 Grad und einer Einzelankellänge von ca. 35,0 m in den anstehenden Fels verankert. Vorgesehen sind Litzendaueranker mit bis zu 22 Einzellitzen. Sämtliche Anker sind von außen zugänglich und prüfbar. Um spätere Sanierungen zu ermöglichen werden im Ankerblock zusätzliche Spannnischen mit Leerverrohrungen vorgesehen. Ca. 25 % bis 30 % der Einzelanker können so durch Nachankerung ersetzt werden. Entsprechende Leerverrohrungen sind vorgesehen. Das Widerlager erhält zusätzlich zu den Felsankern für die

Übertragung von horizontalen Kräften im hinteren Bereich einen Felssporn.

Widerlager Nord und Widerlager Süd

Das Brückentragwerk wird frei über die Donau und den im Uferbereich verlaufenden Landesstraßen sowie der Mühlkreisbahn bis zu den nord- und südseitigen Hangflanken geführt. Die Gestaltung der Widerlager ist in die Gestaltung der Tunnelportale integriert. Die Fundierung kann effizient direkt auf den anstehenden Fels erfolgen. Da die Widerlager über den Hochwasserständen und nicht im direkten Uferbereich der Donau liegen sind besondere Fundierungsmaßnahmen nicht erforderlich. Am südlichen Widerlager werden die aus der Festhalterung des Überbaus resultierenden Kräfte über Rückverhängerungen (Felsanker) im Baugrund verankert.

Sonstige konstruktive Massnahmen

Der auf der Linzer Seite angeordnete, optionale Radweg wird seitlich am Überbau angeordnet. Stahlkonsolen tragen eine 16 cm starke Betonplatte, die von 2 Randwinkel, die auch als seitliche Aufkantung und Verankerung den Geländerpfosten dienen, eingefasst.

Die Ablösung des Geh- und Radwegs vom Straßenüberbau verstärkt den Eindruck eines schwebenden "Balkons" neben der eigentlichen Brücke. Durch die Anordnung der Betonleitwände ist eine Beeinträchtigung durch den fließenden Verkehr für die Benutzer des Fuß- und Radwegs stark reduziert. Bei der Anordnung von Lärmschutzwänden verbessert sich diese Situation zusätzlich.

Im südlichen Bereich wird der Radweg spiralenförmig zur Eferdinger Strasse geführt, am nördlichen Widerlager läuft der Radweg entlang des Felshangs in Richtung Linz gen Osten und mündet in den vorhandenen Radweg.

Grösse und Lage der Eingriffsflächen in die sensiblen Hanglagen

Das Projekt greift in folgenden Punkten außerhalb der Widerlager- und Portalbereiche in die Hangbereiche ein:

1. Abspannpunkte südlich der Donau
2. Abspannpunkte nördlich der Donau
3. Geh- und Radwegrampe Süd
4. Geh- und Radwegrampe Nord.

Zu 1): Für die Herstellung der Ankerblöcke ist eine Zufahrt erforderlich. Diese kann teilweise über die Römerstraße und den davon in Richtung WNW abzweigenden Weg erfolgen. Dieser Weg ist derzeit schon befahrbar. Für die Zufahrt zu der bei den Ankerblöcken zu errichtenden Arbeitsplattform ist auf einer Länge von etwa 80 Metern eine Baustraße herzustellen. Die Linienführung und Herstellung dieser Straße hat so zu erfolgen, dass der Bestand der großen Bäume erhalten bleibt. Auf Höhe über den Ankerblöcken wird eine Arbeitsplattform von etwa 1600 m² hergestellt. Von dieser Plattform aus können die Ankerblöcke hergestellt werden und in diesem Bereich können die Hilfskonstruktionen für die Seilmontage untergebracht werden.

Als sichtbarer Eingriff bleiben die Ankerblöcke, der Zufahrtsweg und eine ebene Fläche von etwa 1600 m². Sowohl der Weg als auch die Plattform können in die Parklandschaft integriert werden.

Zu 2): Für die Herstellung der Ankerblöcke ist eine Baustraße von etwa 250 m Länge erforderlich. Diese Zufahrt kann von der Berggasse in Richtung Süden

ermöglicht werden. Dabei kann die Zufahrt zum Steinbruch teilweise verwendet werden. An der Geländekante oberhalb der Ankerpunkte wird eine Fläche von etwa 2.200 m² für Lagerung von Baustoffen, Lagerung und Bedienung der Tragseilhaspeln, für Aufstellen und Manövrieren von Baumaschinen und für Hilfskonstruktionen beansprucht. Die Herstellung der Ankerblöcke wird von der Geländekante aus über einen Kran bedient.

Der bleibende sichtbare Eingriff beschränkt sich auf die Ankerblöcke selbst. Die übrigen Flächen können rekultiviert werden und liegen nicht in den sensiblen Hangflächen.

Zu 3): Die Geh- und Radwegrampe am südlichen Widerlager ist ohne Kunstbauten geplant. Der Geh- und Radweg verlässt das Widerlager über eine 265° Schleife, die zwischen den Portalen der RFB Nord und der Rampe Donau Süd 1 liegt. Der Weg unterquert anschließend die zwei Richtungsfahrbahnen und mündet unterhalb des Tragwerks RFB Süd in die Obere Donaulände.

Es kommt dabei zu einer Folge von Damm- und Einschnittstrecken, die einen relativ geringen Eingriff in einem unsensiblen Bereich darstellen.

Zu 4): Auch die Geh- und Radwegrampe am nördlichen Widerlager ist ohne Kunstbauten geplant. Der Geh- und Radweg verlässt das Widerlager über eine Rechtskurve. Der Weg wird anschließend so geführt, dass er sich dem Verlauf des Felsgeländes anpasst. Um Kunstbauten zu vermeiden, wird er knapp im Einschnitt geführt bis er etwa 150 m stromabwärts in den bestehenden Rad- und Gehweg einmündet. In Bereichen, in denen der bestehende Rad- und Gehweg derzeit schon mit einem Steinschlagschutz versehen ist, werden oberhalb des neuen Geh- und Radweges entsprechende Schutznetze angeordnet. Der Eingriff in die Hanglage beschränkt sich auf den untersten Teil des Hanges.

Vorstellung des siegreichen Planungsteams

Schlaich Bergermann und Partner

Stuttgart
Beratende Ingenieure im Bauwesen

Baumann & Obholzer

Innsbruck
Ziviltechniker

Von Gerkan, Marg und Partner

Hamburg
Architekten

Das Projektteam setzt sich aus dem deutschen Ingenieurbüro Schlaich Bergermann und Partner, dem in Innsbruck ansässigen Ziviltechnikerbüro Baumann & Obholzer und den Architekten von Gerkan, Marg und Partner mit Hauptsitz in Hamburg zusammen.

Das Büro Schlaich Bergermann und Partner ist international tätig, beschäftigt ca. 60 Mitarbeiter. Das Betätigungsfeld des Büros ist der anspruchsvolle konstruktive Ingenieurbau. Der Entwurf und die Berechnung von Brücken, aber auch von Türmen und weitgespannten Dächern für Stadien und Messhallen sind Schwerpunkte des Büros.

Als Beispiele seien hier einige große Brückenbauprojekte im Aus- und Inland genannt. Die Hooghly Brücke in Calcutta und die Tingkau Brücke in Hongkong, beides große Schrägkabelbrücken, die Obere Argen Brücke, eine über- und

unterspannte Autobahnbrücke auf der A 96 zwischen Stuttgart und Lindau, die Neesenbachtalbrücke in Stuttgart, eine Verbundbrücke in integraler Bauweise oder als kleinere Beispiele die Spannbetonbrücke für die Neue Messe in Leipzig.

Das österreichische Ingenieurbüro Baumann & Obholzer besteht seit 1973 und hat große internationale Erfahrung im Bereich des konstruktiven Ingenieurbaus. Durch enge Partnerschaften mit Hochschulinstituten kann das Büro auf neueste Technologien zurückgreifen.

Beispielhaft seien hier Projekte, wie die Stahlverbundbrücken der A 1, Spannbetonbrücken an der Arlbergschnellstraße, die Reichsbrücke Wien oder der Umbau der Brennerautobahn genannt.

Das Architekturbüro von Gerkan, Marg und Partner beschäftigt ca. 300 Mitarbeiter und gehört zu den größten Büros in Deutschland. Das weltweit tätige Büro hat sich vor allem in der Planung von großen Messebauten, wie zB Leipzig, Hannover, Friedrichshafen oder auch in China, einen Namen gemacht, verfügt aber auch über eine große Erfahrung im Brückenbau. In der Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Schlaich Bergermann und Partner entstanden interessante Brückenkonstruktionen in Leipzig, Kiel und Berlin.

Mit den sich ergänzenden Schwerpunkten der Büros und mit ihrer nationalen und internationalen Erfahrung garantiert die Zusammensetzung des Planungsteams eine hohe Qualität in technischer, gestalterischer und organisatorischer Hinsicht.

Entscheidung des Preisgerichtes am 1.9.2003

Um eine optimale Lösung für die Gestaltung Donaubrücke Linz im Zuge der A 26 zu finden, wurde ein EWR-weit ausgeschriebener Wettbewerb durchgeführt. Teilnahmeberechtigt waren Teams aus Brückenkonstruktoren und Architekten. Für die Teilnahme am Wettbewerb sind 16 Teilnahmeanträge aus 8 Ländern eingelangt. Aus diesen Teilnahmeanträgen wurden entsprechend einem vorgegebenen Bewertungssystem 6 Teams ausgewählt und zur Teilnahme am Wettbewerb eingeladen.

Die 6 eingelangten Wettbewerbsarbeiten wurden gemäß der Wettbewerbsordnung zunächst einer sachlichen Vorprüfung durch die bestellten Vorprüfer unterzogen und anschließend von einem Preisgericht bewertet.

Die Vorprüfung bezog sich auf die Vollständigkeit und Richtigkeit der eingebrachten Unterlagen sowie auf die Übereinstimmung mit den vorgegebenen Randbedingungen. Um eine objektive Beurteilung zu gewährleisten, erfolgten Vorprüfung und Bewertung anonym. Unter notarieller Aufsicht wurde sichergestellt, dass die Vorprüfer und das Preisgericht aus den vorgelegten Unterlagen den Urheber nicht erkennen konnten.

Die ausgewählten Teams:

- Cowi A/S (DK) – Dissing + Weitling (DK)
- Fritsch, Chiari & Partner (A) – Arch. Treusch (A)
- Kargel (A) – Leonhardt, Andrä u. Partner (D) – Zaha Hadid (GB)
- Pauser (A) – Kirsch, Muchitsch & Partner (A) – Arch. Gruppe U-Bahn (A)
- Schlaich, Bergermann u. Partner (D) – Gerkan, Marg u. Partner (D) – Baumann + Obholzer (A)
- ZT Gruppe 4. Donaubrücke (A) – Schmitt, Stumpf, Frühauf u. Partner

(A) – Arch. Kneidinger (A)

Bewertung:

Die Bewertung erfolgte nach folgenden Gesichtspunkten:

- Brückenkonstruktion und Technische Funktionalität
- Ästhetik und Gestaltung
- Wirtschaftlichkeit
- Naturraumverträglichkeit

Preisgelder:

Der Wettbewerb war mit folgenden Preisgeldern dotiert:

1. Preis: 50.000 Euro

2. Preis: 40.000 Euro

3. Preis: 30.000 Euro

Zusätzlich erhält jeder Teilnehmer für die Ausarbeitung einer vollständigen Wettbewerbsarbeit eine Unkostenvergütung in der Höhe von 24.000 Euro.

Preisgericht:

Das Preisgericht setzte sich wie folgt zusammen:

- Vorsitzender und Fachpreisrichter Brückenbau:
Univ. Prof. BR.h.c. Dr.-Ing. Eh. Dr. Manfred Wicke
- Stellvertreter Vorsitzender und Fachpreisrichter Architektur/Städtebau:
Prof. Dr. Christian Menn
- Fachpreisrichter Naturschutz und Landschaftsbau:
Ao.Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr.nat.techn. Andreas Muhar
- Preisrichter des Landes OÖ:
Landesbaudirektor W.Hofrat Dipl.-Ing. Konrad Tinkler
- Preisrichter des Landes OÖ. Abteilung Autobahnen
W.Hofrat Dipl.-Ing. Arnulf Moser
- Preisrichter der Stadt Linz Naturraumverträglichkeit
Dipl.-HLFL-Ing. Werner Münzker
- Preisrichter der Stadt Linz Planungsamt
Dipl.-Ing. Alfred Luftensteiner
- Preisrichter des BMVIT
OR. Dipl.-Ing. Thomas Hofbauer
- Preisrichter der ASFINAG
Dipl.-Ing. Werner Kaufmann

Vorprüfer:

Zusätzlich zu den Mitgliedern des Preisgerichtes wurden Fachleute als nicht

stimmberechtigte Vorprüfer zu nachstehenden Fachgebieten bestellt:

- Stahlbau- und Stahlbetonbau: Prof. Dr.-Ing. Konrad Zilch
- Ingenieurgeologie: Dr. Mag. Gerhard Poscher
- Natur-/Landschaftsschutz: Dipl.-Ing. Dr. Harald Kutzenberger

-Seitenanfang-