

# A26 - WESTRINGAUTOBAHN LINZ GESTALTUNGSWETTBEWERB 4. DONAUBRÜCKE

## 1. PREIS



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 Brückenkonstrukteuren 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 Bewertung erfolgte nach folgenden Gesichtspunkten:

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

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

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 Steilufern 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.

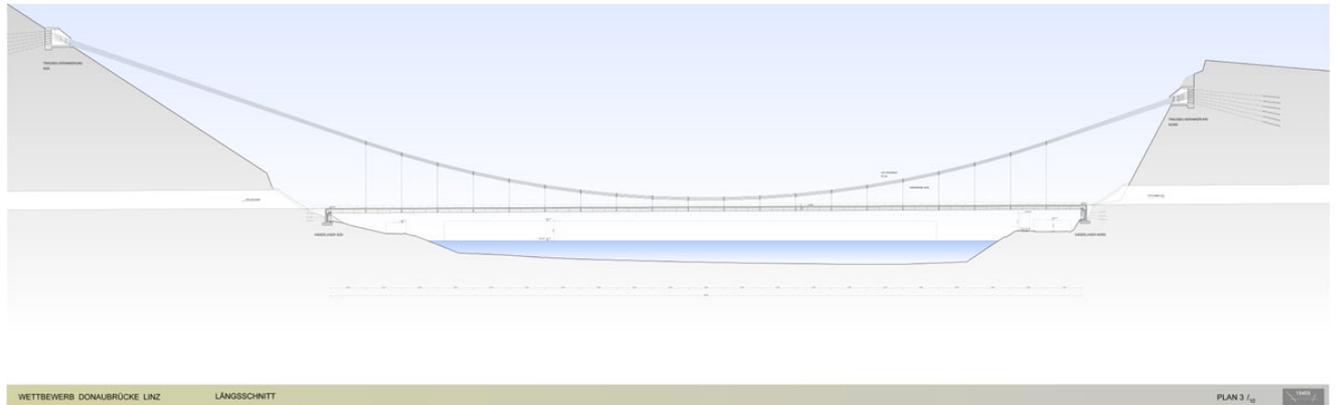
Die Eingriffe in die Landschaft sind auf ein Minimum reduziert. Acht 'Berührungspunkte' genügen, um die beiden über 300 m weit gespannten Brückenbalken zu halten, vier schlichte Widerlager und vier kompakte Tragseilverankerungen.



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 Tragseilbündel 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 'Leuchtstreifen' den Brückenschlag über die Donau - eine weitere Attraktion des nächtlichen Linz'.



### Daten der Brücke:

Das Gesamttragwerk wird als Doppelbrücke mit je einem Tragwerk je Richtungsfahrbahn konzipiert.

Gesamtlänge der Brücke ca. 330 m

Freie Spannweite der Brücke ca. 307 m

Abstand zwischen den Kabelankerpunkten ca. 460 m

Breite Tragwerk Richtungsfahrbahn Heilham 17,80 m

Breite Tragwerk Richtungsfahrbahn Hummelhof 19,40 m

Breite Geh- und Radweg 2,50 m

Derzeitiger Projektstand: Abschluss Vorentwurf und Genereller Entwurf (Entwurfsprojekt)

### Planungsteam:

#### **Schlaich Bergermann und Partner**

Stuttgart

Beratende Ingenieure im Bauwesen

#### **Baumann & Obholzer**

Innsbruck

Ziviltechniker

#### **Von Gerkan, Marg und Partner**

Hamburg

Architekten