

## Eine schwebende Schönheit über der Donau

Seite 1 von 3

**MAURER stattet die fünfte Donaubrücke in Linz mit flexiblen Dehnfugen aus.**

Linz. Mit der neuen Donaubrücke bekommt die oberösterreichische Landeshauptstadt Linz ein elegantes Wahrzeichen. Eine der vielen Herausforderungen der biegsamen Hängebrücke waren die Fahrbahnübergänge. Wegen der großen Verdrehungen ( $\pm 58\%$ !) an den Tragwerksenden wurden sie von MAURER als Sonderkonstruktion in Schwenktraversenbauweise ausgeführt.

Die fünfte Donaubrücke in Linz ist Teil des Bauprojekts Linzer Westumfahrung/ A 26 Linzer Autobahn, welches die A 7 Mühlkreis Autobahn und die B 127 Rohrbacher Straße verbindet. Sie soll künftig sowohl den Innenstadtverkehr reduzieren als auch Pendlern aus dem Westen Zeit sparen.

Die 305,55 m lange und 22,5 m breite Brücke ist in Österreich die einzige Hängebrücke über die Donau – und sie ist eine echte Hängebrücke: Die 500 m langen Tragseile sind direkt im Fels verankert, die Auf- und Abfahrtsrampen liegen in Tunnels, welche nördlich und südlich an die Brücke anschließen. Diese längste erdverankerte Hängebrücke schwebt elegant über der Donau; sie besitzt keine Pfeiler.

Der Überbau in Verbundbauweise ist als einzelliger Stahlhohlkasten mit Betonfahrbahnplatte bewusst schlank und schlicht gehalten, so dass die Brücke schon jetzt als ebenso stilvolles wie funktionales Wahrzeichen der Stadt gelobt wird.

### Leicht, beweglich, stabil

Optische Leichtigkeit birgt in der Regel technische Herausforderungen, so war das auch in Linz. Zudem forderten die beengten Verhältnisse vor Ort alle Beteiligten heraus. Zu lösen war das nur mit eingehenden Planungen und Detaillösungen sowie einem intensiven Miteinander.

MAURER war für einen entscheidenden Angelpunkt verantwortlich, den Übergang von der Brücke in die Tunnels. Die Brücke weist aufgrund ihrer verhältnismäßig leichten und weichen Bauweise relativ große Bewegungen bzw. Verdrehungen an ihren beiden Enden am Nord- und Südufer auf.



Eine echte Hängebrücke: Die 500 m langen Tragseile der neuen Donaubrücke in Linz sind im Fels verankert.

Foto: MAURER



Einhub des Fahrbahnübergangs im Juli 2023.

Foto: MAURER



Fahrbahnübergangskonstruktion am Tunnelleingang im Schwebezustand. Gut zu erkennen die aufgeschweißten Rauten für die Geräuschminderung.

Foto: MAURER

## Kontakt für die Presse

### MAURER SE

Judith Klein

Leitung Marketing & Kommunikation  
Frankfurter Ring 193, 80807 München  
Telefon + 49.89.323 94-159  
Telefax + 49.89.323 94-306  
j.klein@maurer.eu, www.maurer.eu

Als verbindendes Element fungieren (Fahrbahn-) Übergangskonstruktionen. Diese ermöglichen Bauwerksbewegungen (Verschiebungen und Verdrehungen) bei gleichzeitiger Aufnahme der Verkehrslasten. Verschiebungen ergeben sich z.B. primär aus Temperaturschwankungen des Überbaus, während Verdrehungen an den Überbau-Enden z.B. von der Durchbiegung des Überbaus und/oder den temperaturbedingten Seildehnungen herrühren. Bei der Bauart der Fahrbahnübergangskonstruktionen handelt es sich in Linz um sogenannte Schwenktraversenkonstruktionen. Ihre Besonderheit ist, dass sie Verschiebungen in alle Richtungen sowie Verdrehungen um alle Raumachsen zulassen.

Um die konstruktionsbedingt großen Verdrehungen um die Brückenquerachse an beiden Überbau-Enden ( $\pm 58\%$ !) dauerhaft realisieren zu können, wurden die Fahrbahnübergangskonstruktionen in Schwenktraversenbauweise geplant, gefertigt und eingebaut.

Eingebaut wurden im Sommer 2023 zwei lärmgeminderte Fahrbahnübergangskonstruktionen mit einer Bewegungskapazität von 570 mm (XLS 600) und 665 mm (XLS 700), jede rund 23 m lang.

### Zweifache Geräuschminderung

Auf der Oberfläche der Fahrbahnübergangskonstruktionen befinden sich spezielle Rautenbleche, die das Überfahrgeräusch um 50 % bis 60 % reduzieren. Zusätzlich entwickelte MAURER für die Unterseite eine geschlossene Dämmkonstruktion (siehe Bildquerschnitt), die nochmals die Schallemissionen drastisch absenkt. Sie kann jederzeit und komfortabel zwecks Inspektion und Zustandsbeurteilung der Fahrbahnübergangskonstruktion von unten (vom Bauwerksspalt aus) geöffnet und wieder geschlossen werden. Letztlich ist das Schallniveau an der Übergangskonstruktion nur noch geringfügig über dem der normalen Straßenoberfläche, was für diese Größe der Bauteile hervorragend ist.

Baubeginn für die neue Donaubrücke war im Januar 2019. Sie wurde im November 2024 für den Verkehr freigegeben, zunächst nur mit einer Spur je Fahrtrichtung für den lokalen Verkehr. Wenn dann 2028 das anschließende Teilstück der A 26 fertiggestellt ist, wird sie zweispurig mit Standstreifen nutzbar.

Die Projektleitung der Gesamtmaßnahme liegt in Händen der ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen Finanzierungs-AG).

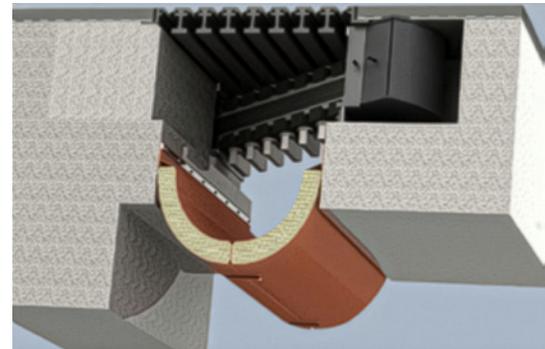
Text: 4.000 Anschläge

### Kontakt für die Presse

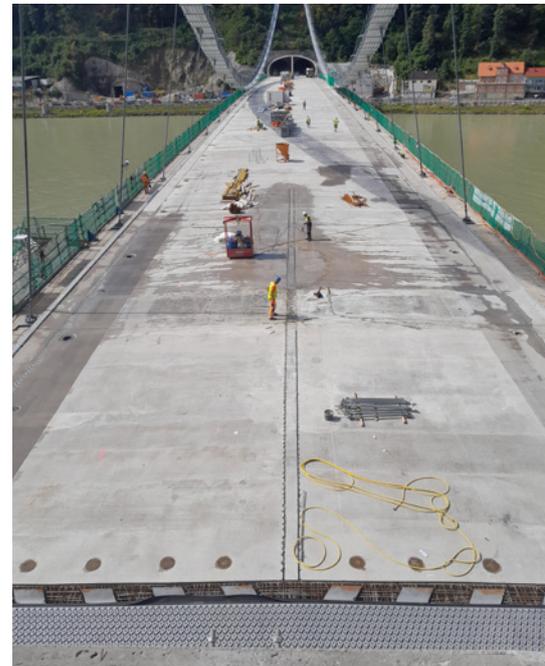
#### MAURER SE

Judith Klein

Leitung Marketing & Kommunikation  
Frankfurter Ring 193, 80807 München  
Telefon + 49.89.323 94-159  
Telefax + 49.89.323 94-306  
j.klein@maurer.eu, www.maurer.eu



Querschnitt einer Fahrbahnübergangskonstruktion mit Dämmung zur Schallminderung an der Unterseite.  
Grafik: MAURER



Blick vom Tunnelscheitel auf die ganze Donaubrücke. Ganz unten im Bild einer der Fahrbahnübergänge.  
Foto: MAURER

**Kurzinfo MAURER SE**

MAURER SE ist ein führender Spezialist im Maschinen- und Stahlbau mit weltweit über 1.500 Mitarbeitern. Das Unternehmen ist Marktführer im Bereich Bauwerkschutzsysteme (Brückenlager, Fahrbahnübergänge, Erdbebenvorrichtungen, Schwingungsdämpfer und Monitoringsysteme). Es entwickelt und fertigt darüber hinaus Schwingungsisolierungen von Gebäuden und Maschinen, Achterbahnen, Riesenräder sowie Sonderkonstruktionen im Stahlbau.

MAURER ist an vielen spektakulären Großprojekten beteiligt, z. B. den weltgrößten Brückenlagern in Wazirabad, erdbebensicheren Dehnfugen an der längsten Hängebrücke der Welt (1915Çanakkale), Schwingungsdämpfern im Baku und Socar Tower oder den einzigartigen Wanderschwellen mit Entgleisungsschutz an der Champlain Bahnbrücke in Montreal. Komplette Gebäudeisolierungen reichen vom Akropolis Museum in Athen bis zum neuen Großflughafen in Mexiko. Spektakuläre Fahrgeschäfte sind z. B. das Münchner Riesenrad Umadum, BOLT™ als erste Achterbahn auf einem Kreuzfahrtschiff oder die weltweit erste Duelling-Achterbahn im Mirabilandia Park in Ravenna.



Die neue Donaubrücke bei Linz ist teilweise für den Verkehr freigegeben.

Foto: MAURER

**Kontakt für die Presse****MAURER SE**

Judith Klein

Leitung Marketing & Kommunikation  
Frankfurter Ring 193, 80807 München  
Telefon + 49.89.323 94-159  
Telefax + 49.89.323 94-306  
j.klein@maurer.eu, www.maurer.eu