



# KÄRNTEN



**PROJEKTSVORSTELLUNG MIT**  
**LH. GERHARD DÖRFLER**  
**BGM. VALENTIN BLASCHITZ (VÖLKERMARKT)**  
**BGM. THOMAS KRAINZ (ST. KANZIAN)**

**PROJEKTINFORMATION:**  
**L 116 St. Kanzianer Straße - Draubrücke Stein**

**DATUM: 03. August 2010**

**Rückfragehinweis:**

LH Gerhard Dörfler - Straßenbaureferent  
Büro LH Dörfler  
Arnulfplatz 1  
9020 Klagenfurt  
Tel.: 050 / 536-22101  
Fax: DW 22100  
E-Mail: [gerhard.doerfler@ktn.gv.at](mailto:gerhard.doerfler@ktn.gv.at)

**PROJEKTSINFORMATION**



# KÄRNTEN



## L 116 St. Kanzianer Straße – Draubrücke Stein

### Allgemeines

Die Erneuerung der Draubrücke Stein aus dem Baujahr 1951 ist aufgrund des schlechten Erhaltungszustandes und der schweren Schäden an mehreren Bauteilen notwendig. Die bestehende Brücke weist eine sehr schmale Fahrbahnbreite von 4,50m mit einem Randbalken von 0,80m auf sowie 165,00m Gesamtstützweite. Auf der Brücke besteht eine Gewichtsbeschränkung.

Es wurden 3 Bauvarianten untersucht.

Nach dem erfolgten Variantenvergleich wurde festgestellt, dass die mit Abstand günstigste Lösung jene ist bei der der Unterbau (Pfeiler) erhalten bleiben und lediglich das Brückenbauwerk erneuert wird.

Für diese Variante wurde nunmehr ein Generelles Projekt ausgearbeitet.

### Bauphasen für die Brückenerneuerung:

Baubeginn voraussichtlich Winter 2011/2012

Bei der Herstellung des neuen Brückenobjektes ist eine Sperre der L 116 im Brückenbereich für 24 Wochen, sowie daran anschließend 12 Wochen eine einspurige Verkehrsführung während der Fertigstellungsarbeiten erforderlich.

### Neue Brücke:

Mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m besteht nunmehr die Möglichkeit, dass zwei Fahrzeuge im Gegenverkehr künftig problemlos auf der Brücke fahren können. Mit der Brückenerneuerung wird auch ein Rad- und Gehweg mit einer Breite von 3,00 m errichtet.

### Baukosten:

Die derzeit geschätzten Gesamtbaukosten betragen rund **3,0 – 3,5 Mio. Euro**



## Projektsbericht:

### 1. Bestehende Brücke

- Baujahr 1951
- Fahrbahnbreite 4,50 m (sehr schmal), Randbalken 2 x 0,80 m
- Gesamtstützweite 165,00 m (Stahlverbundtragwerk über 5 Felder)
- Schlechter Erhaltungszustand laut Brückenprüfung 2004 (schwere Schäden an mehreren Bauteilen)
- Zwischeninstandsetzung 2005 (verdübelter HL-Aufbeton da keine Abdichtung vorhanden)
- Verkehrsbelastung derzeit auf 18 t beschränkt
- Tragwerkserneuerung innerhalb von 3 Jahren unbedingt erforderlich

### 2. Vorentwürfe für die neue Brücke

- Folgende Vorentwürfe wurden untersucht:
  1. Variante: Stahlverbund auf bestehenden Unterbau
  2. Variante: kompletter Neubau als Spannbetonbrücke über 4 Felder
  3. Variante: kompletter Neubau als Stahlverbundbrücke über 4 Felder
- Variantenvergleich: Die mit Abstand günstigste Lösung ist die Variante 1 am bestehenden Unterbau, dafür wurde ein Generelles Projekt ausgearbeitet

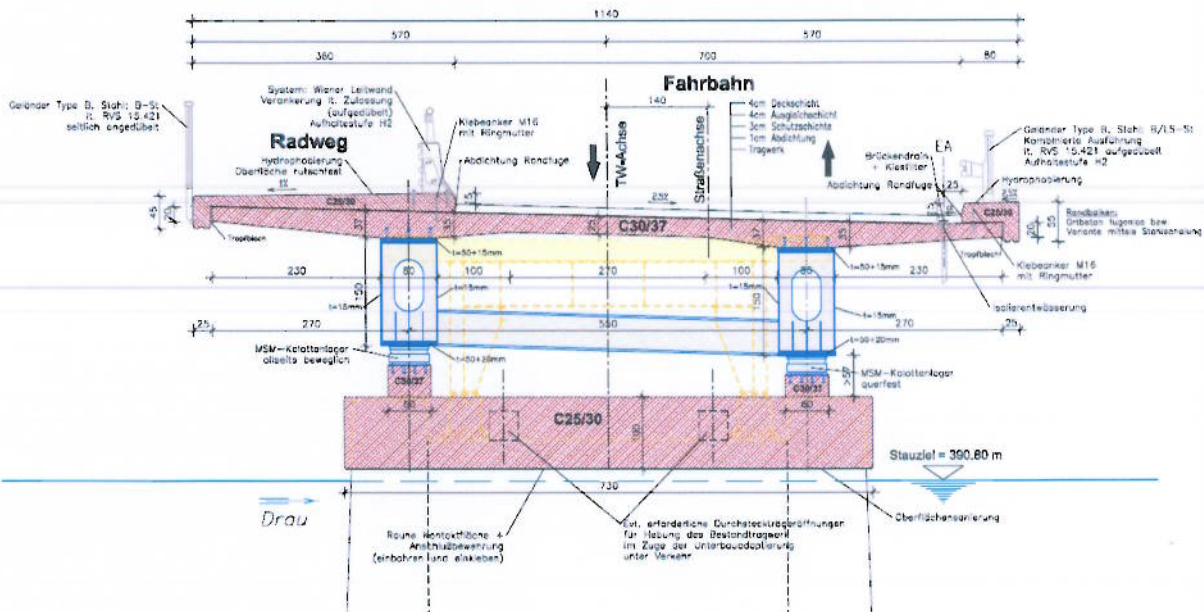


### 3. Generelles Projekt

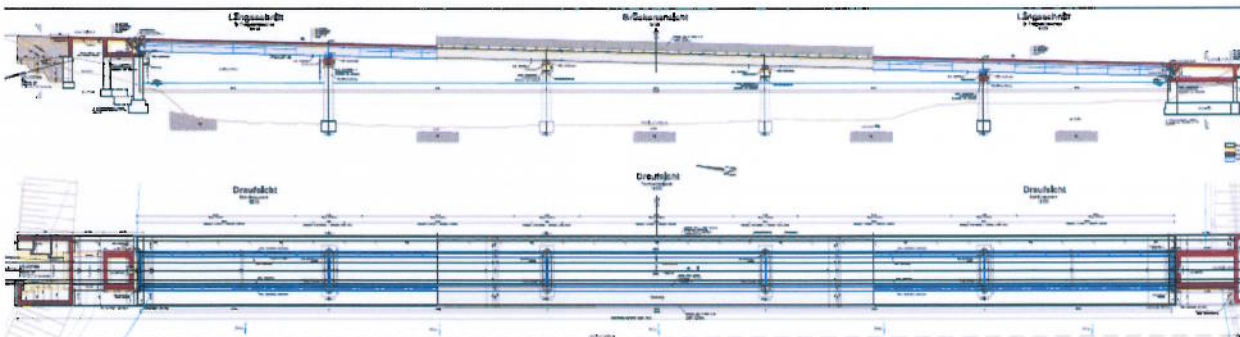
#### Querschnitt

## Regelquerschnitt Stützbereich

1:50



#### Lageplan und Längsschnitt





# KÄRNTEN



#### 4. Technische Kurzbeschreibung

- Tragwerk: neuer Stahlverbund auf bestehenden Unterbau
- Fahrbahnbreite 7,00 m
- Rad- und Gehweg 3,00 m
- Bemessung für volle Tragfähigkeit, ohne Gewichtsbeschränkungen
- Unterbau: Pfeilerköpfe und Widerlager werden etwas angehoben und oben verbreitert
- Lager, Fahrbahnübergang und Geländer bzw. Leitwand werden neu hergestellt

#### 5. Bauphasen

Die Bauweise ist technisch und wirtschaftlich optimiert mit einer temporären Totalsperre der Brücke.

##### **Phase 1: Bauarbeiten während Totalsperre - Dauer ca. 24 Wochen**

- Abbruch Verbundplatte und Stahltragwerk
- Teilabbruch der Pfeilerköpfe und Widerlagerbänke
- Herstellung neuer Pfeilerköpfe, Widerlagerbänke und Lagersockel
- Montage (Lancieren) neues Stahltragwerk und Lager
- Betonieren der Verbundplatte und provisorische Randabsicherung

##### **Phase 2: Restarbeiten während des einspurigen Verkehrs - Dauer 12 Wochen**

- Wechselseitige Herstellung der Brückenabdichtung, Fahrbahnbelag, Randleisten, Geländer und Leitschienen.



# KÄRNTEN



## 6. Bauzeitplan - markante Meilensteine

- Baubeginn im Jänner 2012
- Totalsperre, jedoch in den Monaten Juli + Aug. einspuriger Verkehr auf der Brücke möglich
- Fertigstellung Herbst 2012

Eine Verkürzung der Totalsperre wäre technisch problematisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll, da dadurch massive Forcierungsmaßnahmen und somit erhebliche Mehrkosten entstehen würden.

## 7. Derzeitiger Projektstand

Im Zuge des wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens sind mehrere Änderungen (u.a. Tragwerksanhebung für eine ausreichende Hochwassersicherheit) eingetreten, die mittlerweile vom Planer ins Projekt eingearbeitet und am 14.06.2010 bei der Behörde, BH Völkermarkt, zur abschließenden Verhandlung eingereicht wurden.

## 8. Gemeindeanteil (1/3) an den Radwegkosten

Im Brückenbereich samt nordseitigem Anschluss beträgt der Kostenanteil der Anrainergemeinden insgesamt 170.000 EUR. Diese werden entsprechend der Flächenanteile aufgeteilt.