

Staatsbrücke

Generalsanierung 2007



Zeittafel

- 1943 – 1945 Neubau der Staatsbrücke
- 1979 – 1980 Generalsanierung
- Nov. 2002 Grundsatzbeschluss zur Sanierung
- Mai 2005 Sanierung der Tragwerksuntersicht
- 2007 Generalsanierung 2007



Bautafel

- Bauherr: Stadtgemeinde Salzburg
- Projektleitung: Mag. Abt. 6/04 - DI Holzleitner
- Planung: SBV - DI Margreiter
- Architektur: Plan B Architekten - Arch. Brandstätter
- Verkehrskonzept: BVR - DI Schlosser
- Baufirma: Ausschreibung: Jänner 07

Sanierungsmaßnahmen

Sicherheit/Dauerhaftigkeit

- Tragwerksabdichtung
- Brückeneinläufe
- Kammerwände inkl. Rohrdurchführungen
- Fahrbahnübergangskonstruktion
- Sanierung bzw. Austausch der Lager
- Sanierung von Korrosionsschäden am Stahltragwerk
- Erneuerung des Geländers
- Sanierung der Beleuchtungsmasten
- Sanierung der Pfeiler und Widerlagermauern

Radwegverbindung

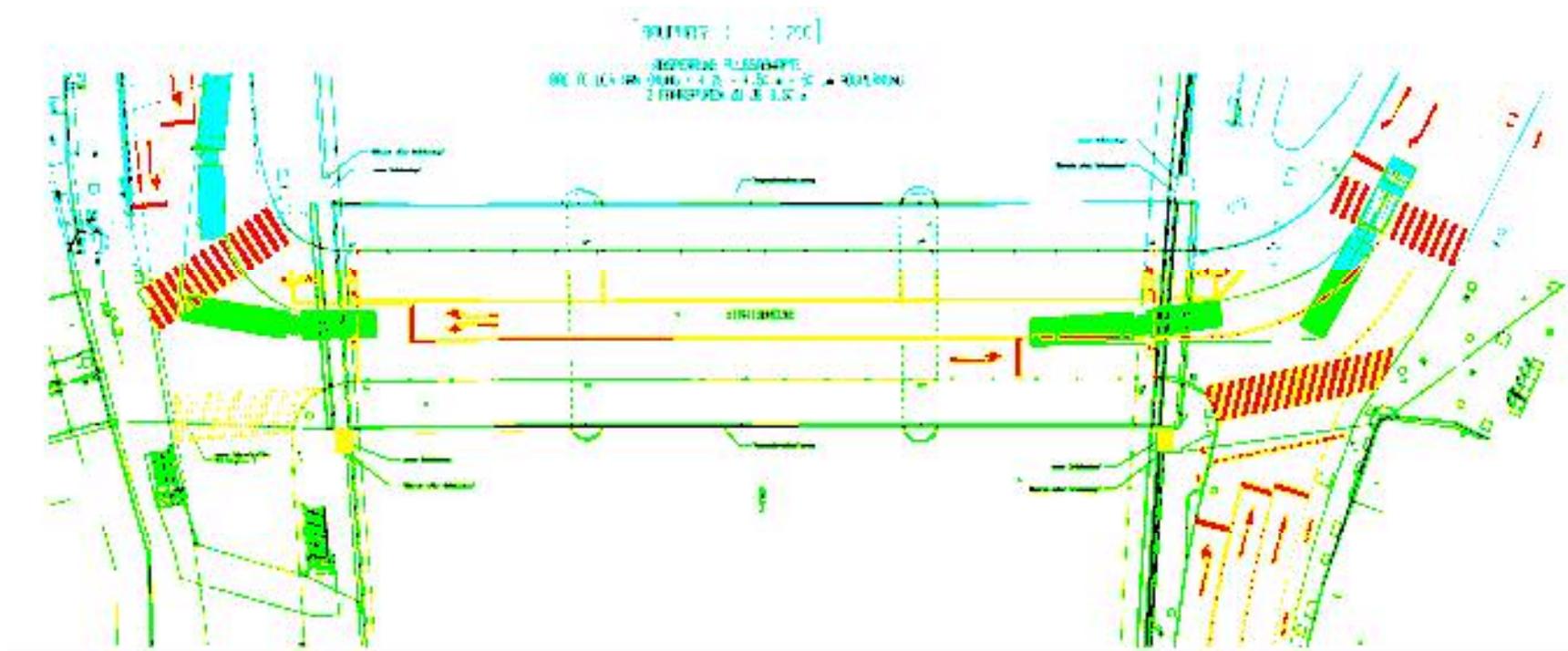
- Brückenverbreiterung um 60 cm auf beiden Seiten
- Umbau der vier Brückenkopfmauern
- Anpassung der Brückenköpfe oberwasserseitig



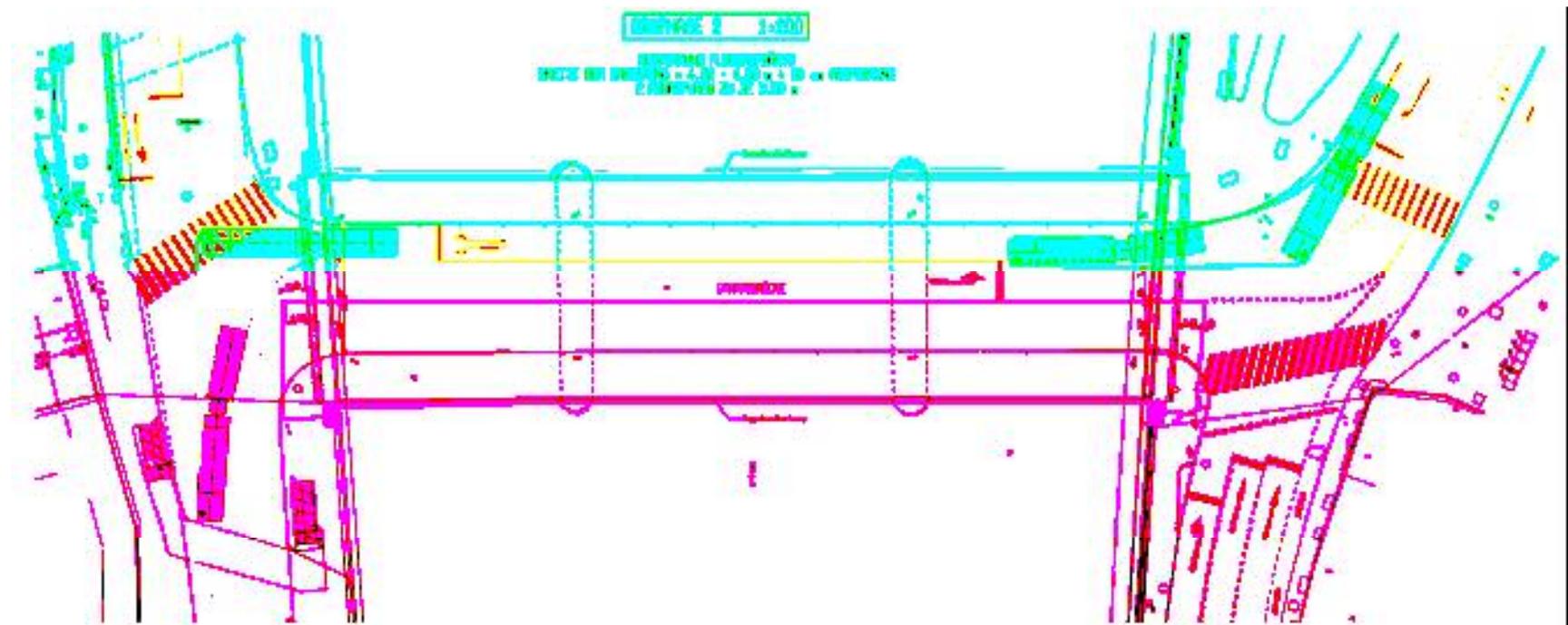
Terminplan

Jänner					Februar				März					April				Mai					Juni				Juli					August					September				Oktober			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	
													Bauphase 1																															
																	Bauphase 2																											
																									Festsplele																			
																																	Bauphase 3											

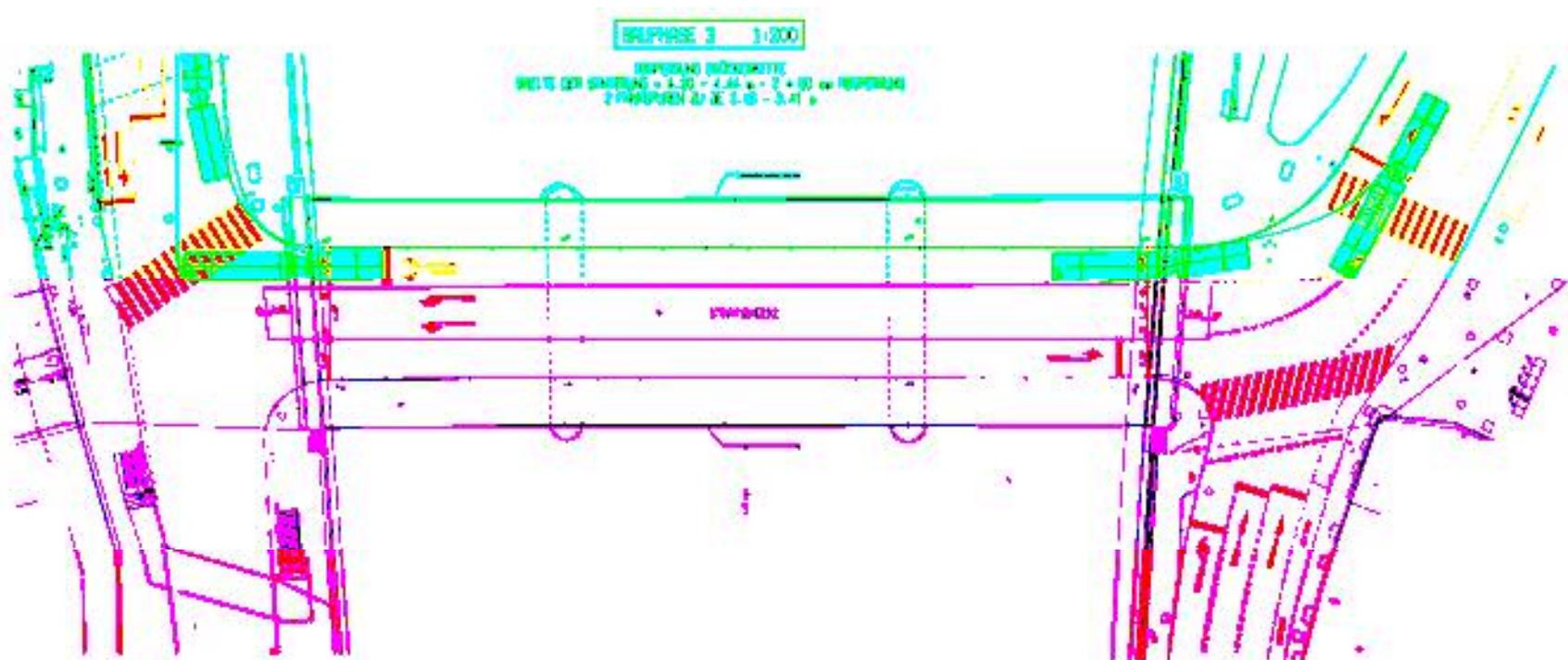
Bauphase Eins: 10.April bis 25.Mai



Bauphase Zwei: 25.Mai bis 13. Juli



Bauphase Drei: 3.Sept. bis 5.Okt.



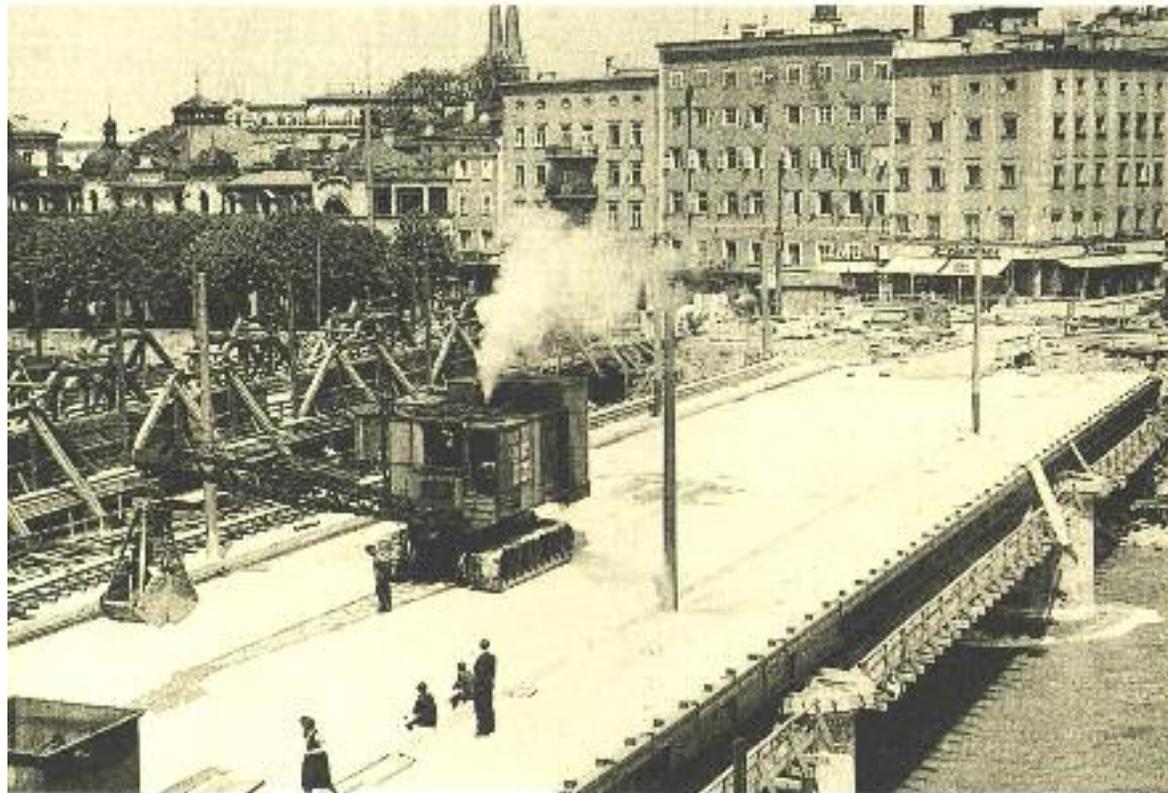
Salzburger Stadtbrücke um 1834

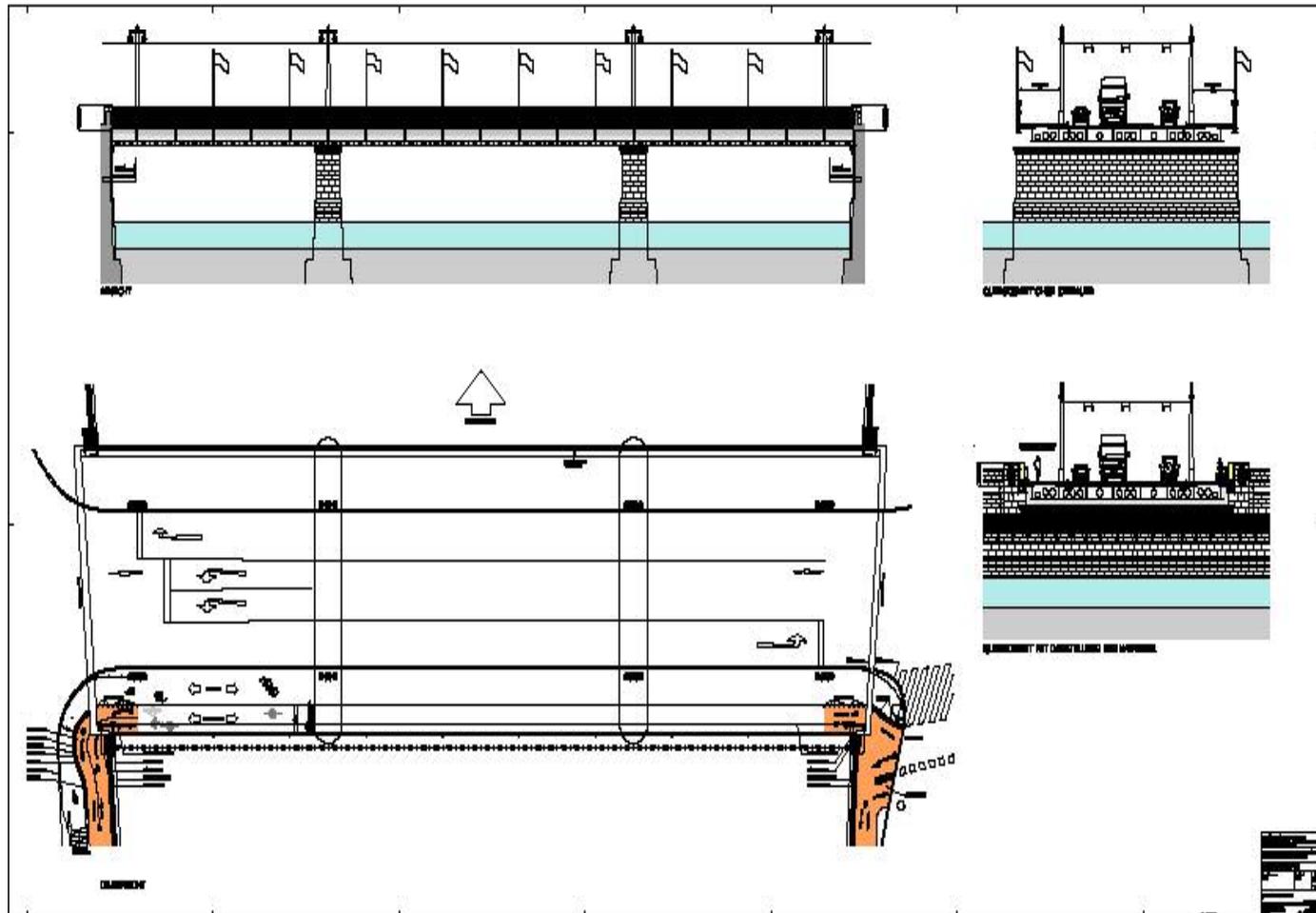


Staatsbrücke um 1900

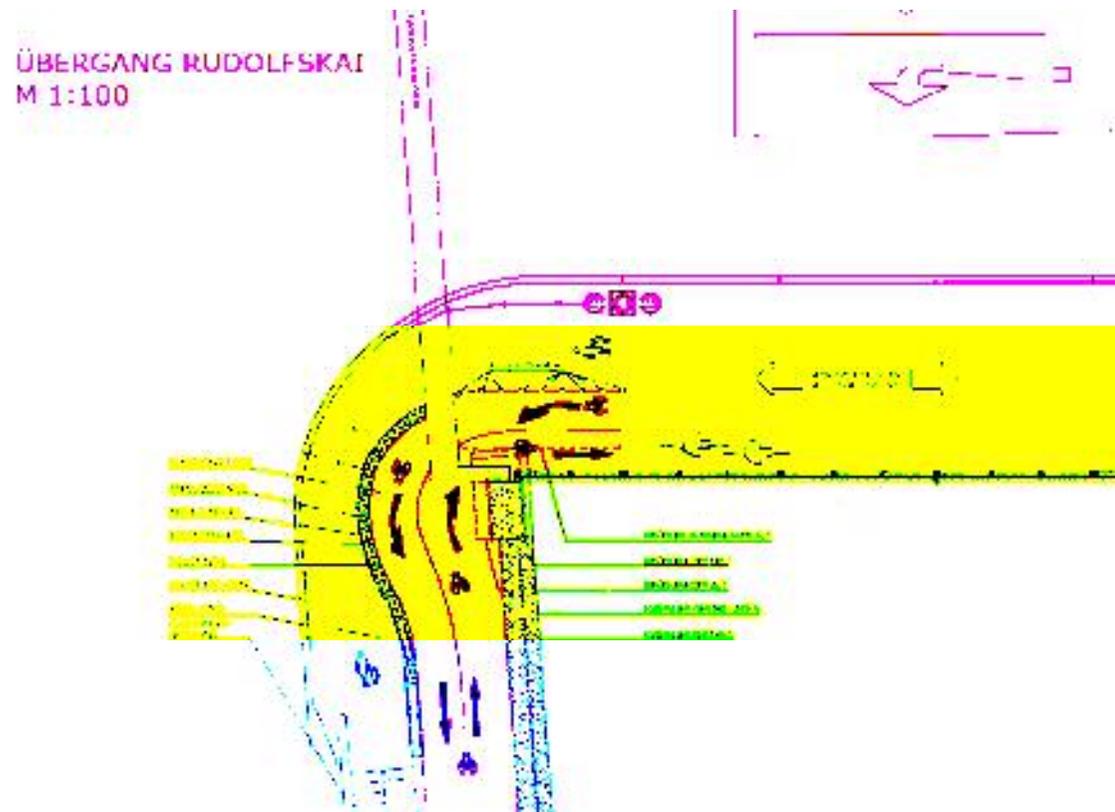


Staatsbrücke 1941 - 1944

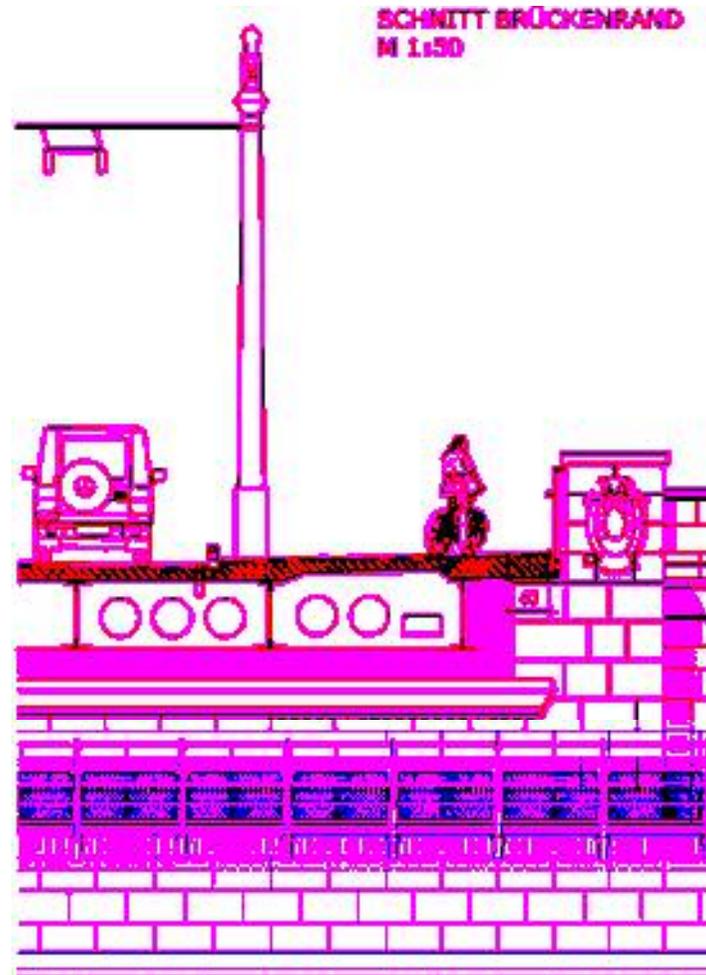




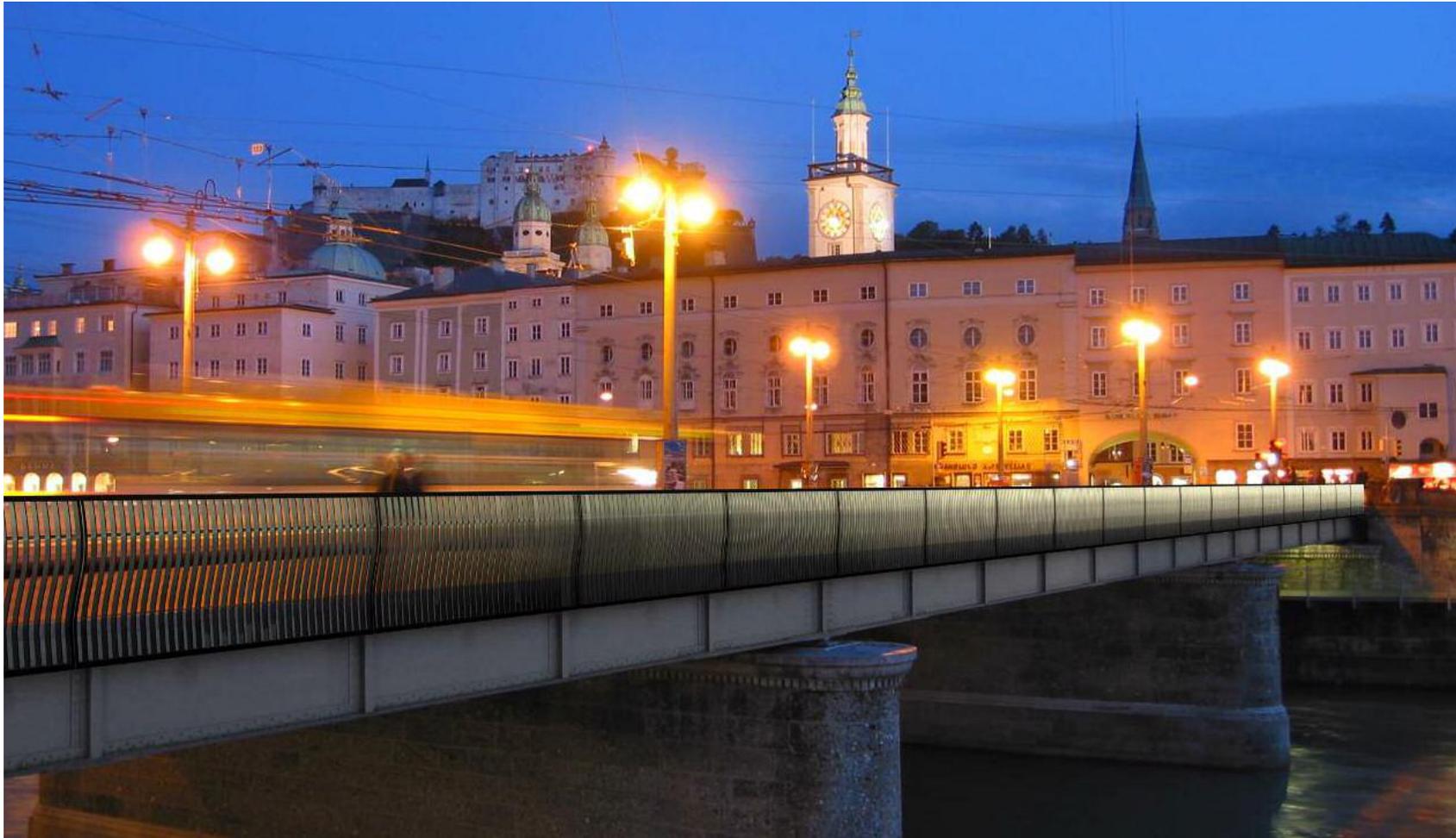
Übergang Rudolfskai



Schnitt Brückenrand











Verkehrskonzept

- In allen 3 Bauphasen steht jeweils ein Fahrstreifen in Richtung Altstadt (zur Zeit 3 Fahrstreifen) sowie in Richtung Neustadt zur Verfügung.
- Der Fußgängerverkehr wird in den ersten beiden Bauphasen nur über eine Seite abgewickelt, in Bauphase 3 wieder wie im Bestand geführt.
- Der öffentliche Verkehr wird über die gesamte Bauzeit aufrecht gehalten. Mit einigen Behinderungen muss gerechnet werden, welche jedoch durch zusätzliche Busfahrstreifen (Schwarzstraße) kompensiert werden können bzw. durch eine Optimierung der Ampelanlagen die vorrangig auf die Busse ausgelegt ist, gering gehalten werden. Die Obuslinien 7 und 8 müssen in allen 3 Bauphasen über den Makartplatz umgeleitet werden bevor sie auf die Staatsbrücke fahren können. In Bauphase 3 müssen all jene Obuslinien die von der Staatsbrücke kommend zum Rudolfskai wollen über die Griesgasse umgeleitet werden.

Auswirkungen

- Durch die Reduktion der bestehenden 3 Fahrstreifen auf der Staatsbrücke in Richtung Altstadt kommt es zu einer wesentlichen Verminderung der Leistungsfähigkeit für diese Richtungsfahrbahn welche sich vor allem in der Schwarzstraße auswirkt. Hier muss in den Spitzenzeiten ca. die Hälfte des Verkehrs großflächig umgeleitet werden.
- Durch die Optimierung der Ampelanlagen für den öffentlichen Verkehr sowie durch fahrgeometrische Veränderungen aufgrund der Baustelle werden die Wartezeiten in der Griesgasse verlängert.
- Durch den Wegfall der Busschleuse in der Imbergstraße wird der Verkehrsfluss verbessert.
- Die Umleitung der Obuslinien über den Makartplatz bewirkt eine Fahrzeitverlängerung um ca. 5 Minuten. Die Umleitung über die den Hanuschplatz bzw. die Griesgasse bewirkt eine Fahrzeitverlängerung um ca. 6 Minuten.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

