

BAUSTELLEN-UMLEITUNG AB 8. JÄNNER

▶ ZU FUSS

Wer zu Fuß unterwegs ist, wechselt über Erzherzog-Johann-Brücke im Norden und Radetzkybrücke im Süden die Murseite. Mur-Promenade und Gehweg sind im Nahbereich der Tegetthoffbrücke gesperrt.

▶ MIT DEM RAD

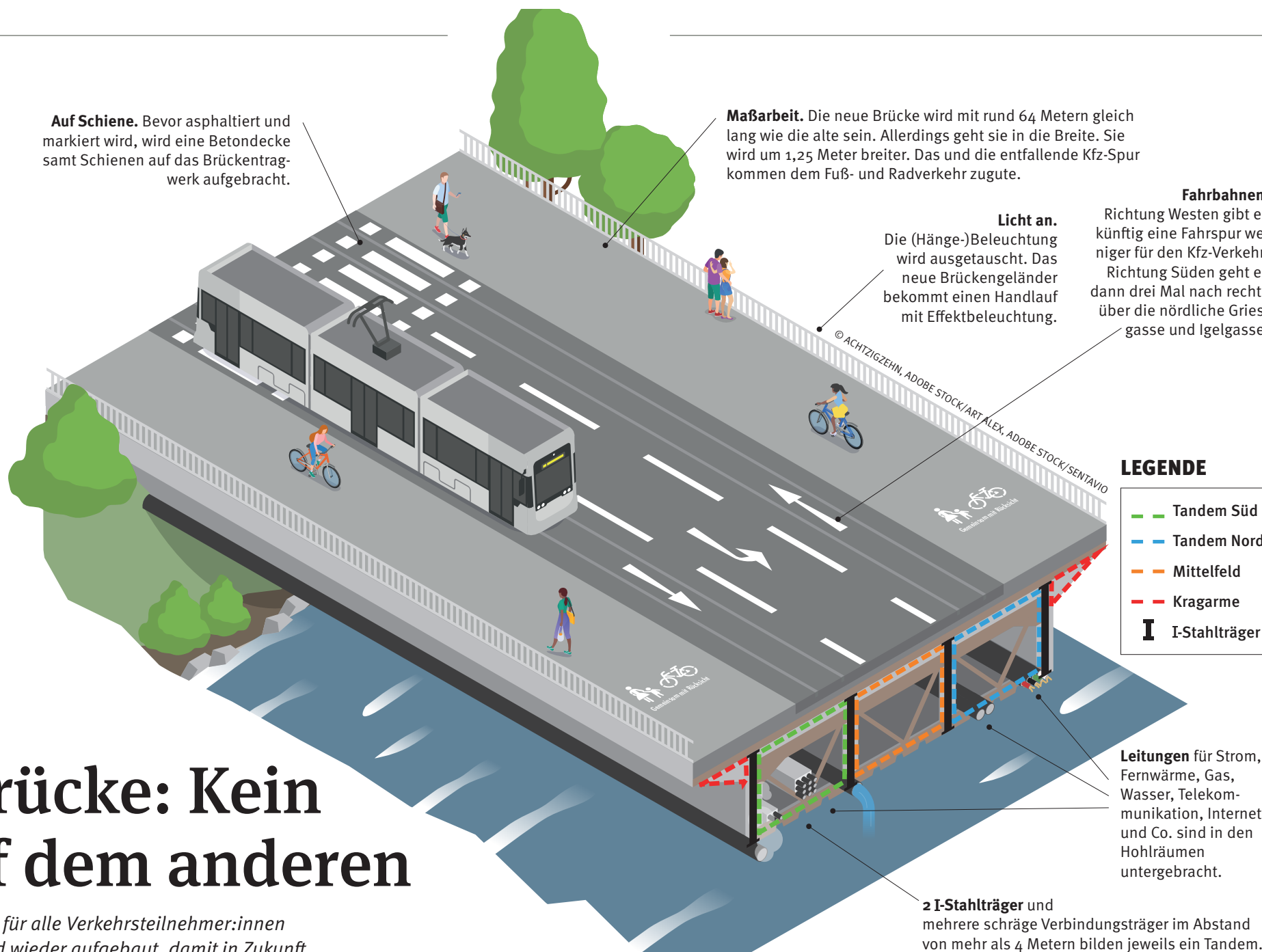
Umleitung über Erzherzog-Johann-Brücke und Radetzkybrücke. Der Murradweg R2 zwischen A.-Hofer-Platz und Erzherzog-Johann-Brücke ist gesperrt. Umleitung über Obere Neutorgasse. Sperre der Radwegverbindung am Grieskai. Ausweichen von Süden kommend über Nikolaiplatz/Griesgasse, von Norden über Stügergasse, Südtiroler Platz und Feuerbachgasse. Der bestehende Radweg zwischen Ökonomiegasse und Erzherzog-Johann-Brücke wird provisorisch erweitert, und zwar um die dort ohnehin entfallene Kfz-Spur.

▶ MIT DEM KFZ

Ausweichen über Keplerbrücke im Norden sowie Radetzkybrücke im Süden. Am Lendkai entfällt während der Arbeiten ab Ökonomiegasse eine Kfz-Spur. Grieskai und Marburger Kai bleiben im Baustellenbereich einspurig befahrbar. Weitere Sperren in der Vorbeckgasse sowie abschnittsweise in der Belgiergasse.

▶ LINIENFÜHRUNG

Plan und Infos unter: graz.at/weichenstellung sowie unter holding-graz.at/weichenstellung



Tegetthoffbrücke: Kein Stein bleibt auf dem anderen

Ab 8. Jänner wird die Tegetthoffbrücke für alle Verkehrsteilnehmer:innen gesperrt. Sie wird Stück für Stück ab- und wieder aufgebaut, damit in Zukunft auch Straßenbahnen sicher drüberfahren können.

verena.schleich@stadt.graz.at

Es kommt auch nicht alle Tage vor, dass mitten in Graz eine Brücke erneuert wird. Warum das nötig ist und wie man sich das vorstellen kann, versuchen Stadtbaudirektion und Holding Graz Linien vereinfacht darzustellen. Also:

Warum muss sich die Tegetthoffbrücke wandeln?

Die Brücke steht hier bereits seit Herbst 1975. Sie ist also schon älter und müsste ohnehin fit gemacht werden. Und weil ab November 2025 auch die Straßenbahnlinien

16 und 17 drüberfahren, spielt sie eine noch tragendere Rolle als bis jetzt. Allein eine vollbesetzte Straßenbahn wiegt an die 40 Tonnen. Die Verbindung über die Mur muss für den Schwerverkehr samt Straßenbahn geeignet sein. Deshalb spricht man von einer statischen Ertüchtigung der Brücke.

Warum wird für die Arbeiten gleich die ganze Brücke abgesperrt?

Das hat mit der Sicherheit zu tun. Die Brücke muss in Abschnitten abgetragen und aufgebaut werden. Es gibt keine Geländer mehr,

dafür Gruben, Ecken und Kanten, die gefährlich sind. Betreten ist also absolut verboten.

Was bedeutet das für die Bauarbeiter:innen?

Sicherheit wird großgeschrieben. Es gibt Baugeländer, aber auch Zeiten, in denen arbeitende Personen angehängt und gesichert werden müssen. Auch Rettungsboote und Rettungsringe sind vor Ort.

Befindet sich etwas im Inneren der Brücke?

Ja, und zwar jede Menge. In den drei „Hohlkästen“ unter der Fahrbahn sind wichtige Wasser-, Strom-, Fernwärme-, Gas-, Telefon-, Daten- und Internetleitungen zu finden. Damit es nicht zu einem lokalen Blackout kommt, müssen diese je nach Bauabschnitt provisorisch in andere „Hohlkästen“ verlegt werden.

Ist die Brücke irgendwann mal ganz weg?

Nein, mindestens ein Drittel der Brücke ist immer „vor Ort“. Das ist notwendig, damit die einzelnen

Teile ab- bzw. aufgebaut werden können und – wie bereits beschrieben – wichtige Leitungen erhalten bleiben. Die Brücke besteht aus verschiedenen Tragwerksteilen: dem sogenannten Tandem Süd, dem Tandem Nord und dem Mittelfeld. Ein Tandem besteht aus zwei 2,5 Meter hohen I-Stahlträgern und Verbindungsträgern, der mittlere Teil der Brücke nur aus Verbindungsträgern.

Was ist denn am kniffligsten an diesem Bau?

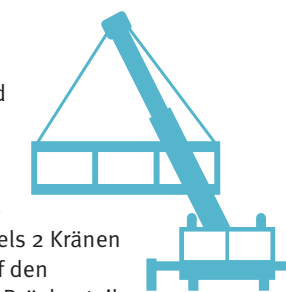
Zum einen sind es die mehr als beengten Platzverhältnisse in der hier dicht verbauten Stadt. Zum anderen sind auch die Schweißarbeiten bei winterlichen

Verhältnissen eine Herausforderung. In der Belgiergasse entsteht zwischen Feuerbach- und Defreggergasse eine „Freiluft-Werkstatt“. Dorthin werden vorgefertigte I-Stahlträger jeweils in zwei Teilen angeliefert und dann vor Ort zusammengeschweißt, bis sich eine Länge von rund 64 Metern ergibt. Stahl ist ein guter Leiter. Winterliche Kälte und die Hitze beim Schweißen belasten das Material. Deshalb arbeiten jene Personen, die schweißen, auch in einer „Einhausung“, damit die Umgebungstemperatur möglichst konstant bleibt. Jede Schweißnaht wird übrigens penibelst geröntgt, um mögliche Mängel zu entdecken. Stimmt etwas nicht, beginnt die Arbeit von vorne.

So geht das

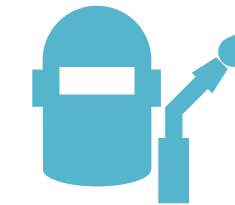
1. ABBAU

ab 8. Jänner 2024
Asphalt wird abgefräst, Fahrplatte, Kragarm und Mittelfeld werden in Teile geschnitten und abtransportiert. Dann werden die beiden südlichen Hauptträger mittels 2 Kränen herausgehoben und auf den nördlich verbleibenden Brückenteil gesetzt, zerteilt und abtransportiert.



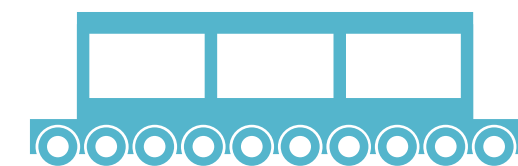
2. SCHWEISSEN UND VORMONTAGE

voraussichtlich bis April
In der Zwischenzeit werden in der Belgiergasse I-Stahlträger in je 2 Teilen angeliefert. Sie werden vor Ort zusammengeschweißt und miteinander zum Tandem Süd verbunden.



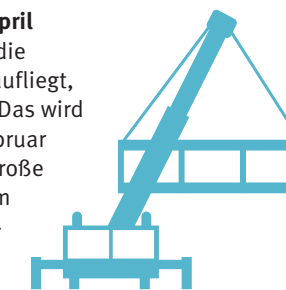
3. SELBSTFAHRER-TRANSPORT

voraussichtlich Mitte April
Ein mehrachsiges Fahrzeug, das wie ein überdimensionaler Tausendfüßler aussieht, nimmt das Tandem Süd in der Belgiergasse huckepack und transportiert es in 4 bis 8 Stunden auf den nördlich verbleibenden Brückenteil.



4. EINHEBEN

voraussichtlich Mitte April
Das Bauwerk, auf dem die Brücke auf jeder Seite aufliegt, nennt man Widerlager. Das wird ebenfalls ab Anfang Februar fit gemacht. Dann der große Augenblick: Das Tandem Süd wird durch zwei gewaltige Kräne mit einer Hublast bis 650 Tonnen innerhalb von 3 bis 4 Stunden eingehoben.



5. SO GEHT'S WEITER

bis Ende Oktober 2024
Der gleiche Ablauf folgt von Mai bis Juli für das Tandem Nord. Im Sommer wird das Mittelfeld aufgebaut, ab September die Fahrbahnplatte aus Beton samt Schienen. Dann wird asphaltiert, Geländer, Leuchten und die Oberleitung montiert. Ende November 2024 Freigabe der Brücke für den gesamten Verkehr.