

TRAUNBRÜCKE WELS

Vom Konzept zur fertigen Römerbrücke

Das Projekt „Traunbrücke Wels“ streckt sich von ersten Entwurfskonzepten im Jahr 2021 bis zur Fertigstellung mit Verkehrsfreigabe im April 2025.

Es beinhaltet neben der Fuß- und Radwegbrücke über die Traun zwischen Wels und Schleißheim auch den Aus- und Umbau der anschließenden Uferbereiche mit Rampenverbindung und Steinsätzen.

Das Hauptbauwerk wird durch eine 124m lange, überdachte Holzfachwerkbrücke gebildet. Die ca. in den Drittelpunkten angeordneten Flusspfeiler teilen die Brücke in drei Einzeltragwerke, die durch Aussichtsplattformen verbunden werden.

Die Widerlager sind an den Uferdämmen situiert. Diese befinden sich im Rückstaubereich des Kraftwerks Marchtrenk. Die Tragfähigkeit und Dichtheit der Dammbauwerke darf somit durch die Brücke in Bau- und Endzustand nicht beeinträchtigt werden und stellt eine wesentliche Randbedingung für den Brückenbau dar.

Vorentwurf und Einreichplanung wurden von Schimetta Consult ZT GmbH abgewickelt. Auf Basis einer funktionalen Ausschreibung durch die Stadt Wels erfolgte die weiterführende Planung und Bauausführung durch die Arbeitsgemeinschaft Dreihans GmbH & Felbermayr Bau.

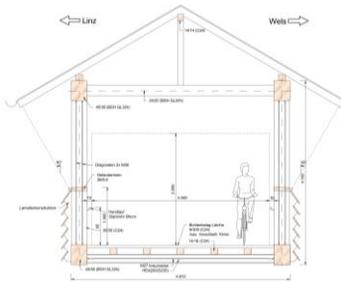


TRAUNBRÜCKE WELS

Vorentwurf und architektonische Gestaltung

Unter den Randbedingungen der Dammbauwerke des Kraftwerks Marchtrenks sowie des Naturschutzes waren weitspannende Brückensysteme wie Bogen-, Hänge- oder Schrägkabelbrücken sowohl technisch als auch wirtschaftlich nicht zielführend.

Die Anforderungen der Barrierefreiheit für Fuß- und Radwegverkehr auf und Bootsverkehr unter der Brücke konnten mit der Anordnung von zwei Flusspfeilern und einem obenliegendem Tragsystem erzielt werden. In einer Variantenuntersuchung wurde neben der endgültigen Vorzugslösung aus Holz auch eine Trogbrücke aus wetterfestem Stahl und eine Aluminiumbrücke näher betrachtet. Die Varianten wurden hinsichtlich Lebenszykluskosten, Instandhaltungsaufwand, Bauausführung und Ästhetik bewertet. Die Vorzugslösung wurde anschließend einer weiterführenden Gestaltungsentwicklung unterzogen. Dabei wurden Aussichtsplattformen, Beleuchtung, Dachkonstruktion und Brückenanschlussbereiche gestalterisch erarbeitet.



TRAUNBRÜCKE WELS

Bauausführung INGENIEURTIEFBAU

Die Stadt Wels entschied sich als öffentlicher Auftraggeber für ein im Brückenbau außergewöhnliches Vergabeverfahren: Im Rahmen einer funktionalen Ausschreibung mit starkem Fokus auf Qualitätskriterien wurde ein Generalunternehmer gesucht.

Seitens der ARGE Felbermayr - Dreihans wurden vier wesentliche Herausforderungen identifiziert:

- Fehlende Baugrunderkundung
- Große Wassertiefe von bis zu 10 Metern, da sich die Brücke im Staubereich des Kraftwerks Marchtrenk befindet
- Beengte Platzverhältnisse aufgrund der dichten Bebauung an beiden Ufern
- Extrem knapper Zeitrahmen: Der Brückenschlag musste innerhalb von nur fünf Monaten – also noch vor Weihnachten 2024 – realisiert werden

Die Herausforderungen der großen Wassertiefe und der kurzen Bauzeit wurden durch eine kombinierte Gründung aus Großbohrpfählen und Dalben gelöst. Dadurch konnte auf zeit- und kostenintensive Spundwandkästen verzichtet werden.

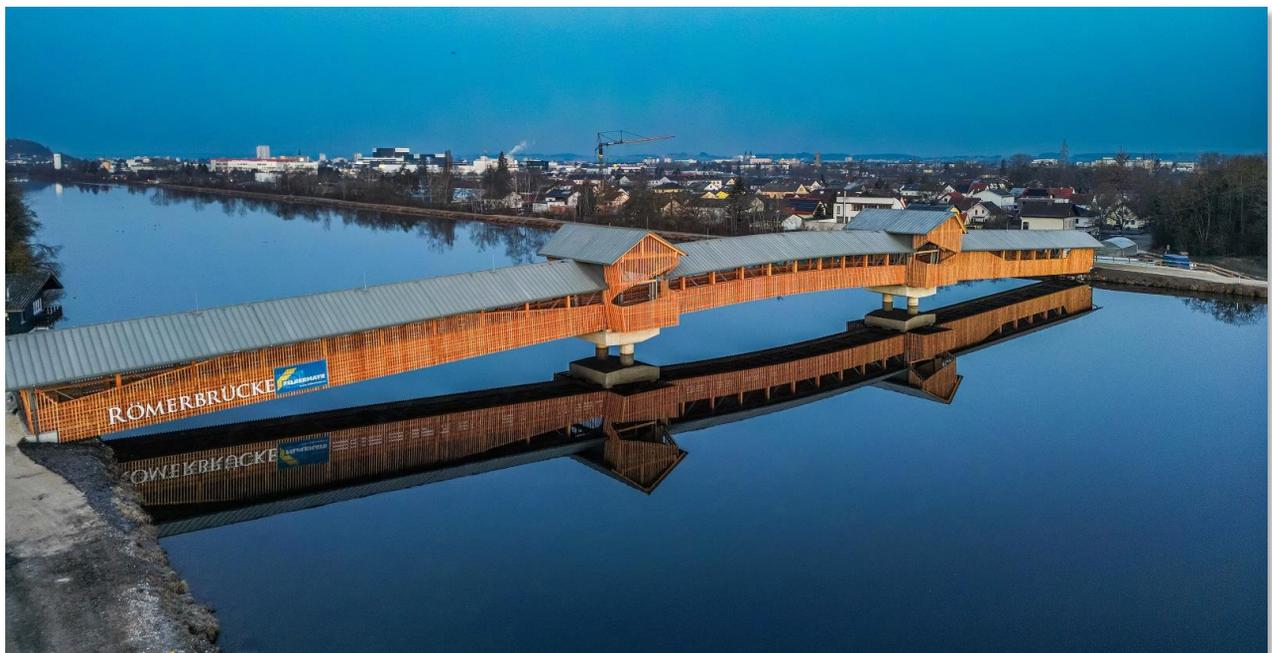


TRAUNBRÜCKE WELS

Bauausführung INGENIEURTIEFBAU

Die beengte Bauplatzsituation wurde durch eine weitgehende Vorfertigung der Bauteile außerhalb der Baustelle entschärft. Zudem wurden die drei Brückenfelder schwimmend eingebracht, was eine effiziente Lösung der logistischen Herausforderungen ermöglichte.

Für die Gründungsarbeiten und die Errichtung der Pfeiler kam ein Schwerlastponton mit 1.200 Tonnen Traglast sowie ein Drehbohrgerät mit 450 kNm Drehmoment zum Einsatz. Das Einheben der Brückenfelder erfolgte ebenfalls mittels Ponton in Kombination mit einem SPMT (Self-Propelled Modular Transporter) mit 12 Achsen, was höchste Präzision und Effizienz sicherstellte.



TRAUNBRÜCKE WELS

Bauausführung HOLZBAU

Die neu errichtete Römerbrücke in Wels steht exemplarisch für die Potenziale des modernen Holzbrückenbaus. Der Einsatz von Holz als zentralem Baustoff ermöglicht nicht nur eine ressourcenschonende, CO₂-speichernde und nachhaltige Bauweise, sondern erfüllt höchste Anforderungen an Tragfähigkeit, Dauerhaftigkeit und Gestaltung.

Besonders bemerkenswert ist die extrem kurze Bauzeit: Möglich wurde diese durch eine konsequente Vorfertigung im Werk, intelligente Logistik sowie eine präzise und rasche Montage auf der Baustelle. Parallele Prozesse und eine modellbasierte Planung (BIM) ermöglichten eine nahtlose Koordination zwischen Planung, Produktion und Ausführung – ohne Reibungsverluste und mit hoher Ausführungssicherheit.

Auch der konstruktive Holzschutz wurde von Beginn an mitgedacht: Durch Detaillösungen bleibt das Tragsystem dauerhaft geschützt und wartungsarm.

Die Römerbrücke zeigt: Holz ist nicht nur ein nachwachsender Rohstoff, sondern ein zukunftsfähiger Baustoff auf Augenhöhe – langlebig, leistungsfähig und ökologisch überzeugend. Durch den Einsatz von Holz entsteht ein Bauwerk, das nicht nur technisch und gestalterisch überzeugt, sondern auch im Sinne der Kreislaufwirtschaft Maßstäbe setzt.

