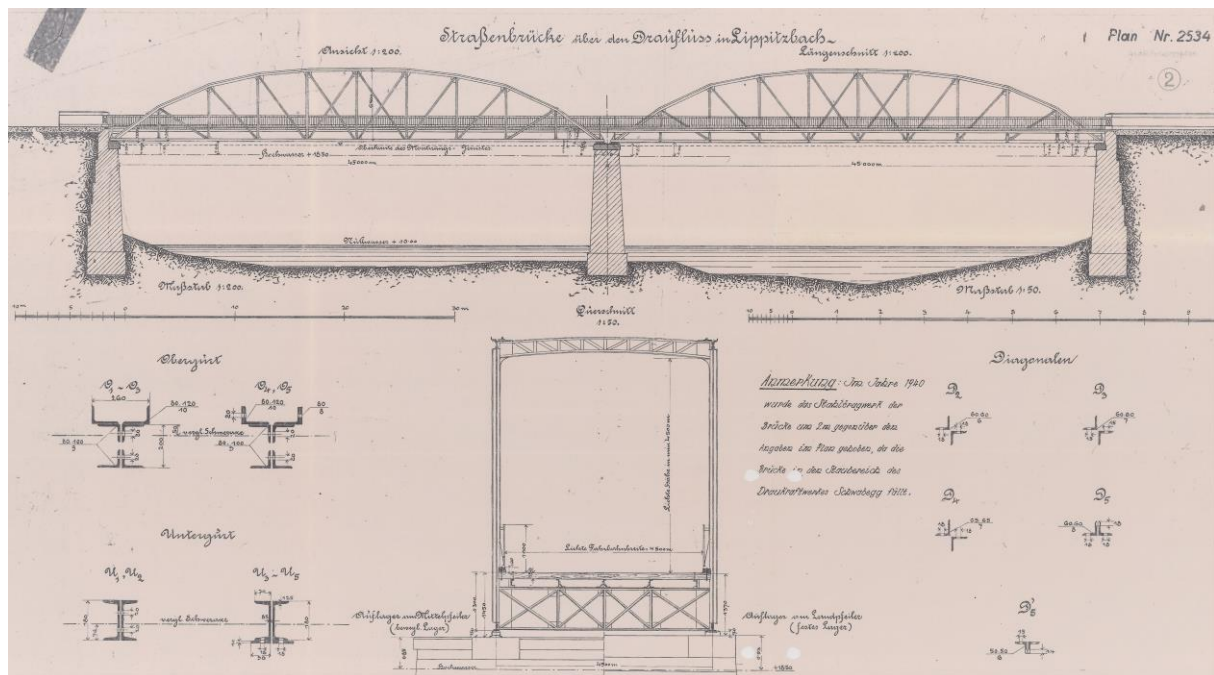


WETTBEWERBSAUSSCHREIBUNG FÜR DEN OFFENEN KÜNSTLERISCHEN WETTBEWERB

DRAURADBRÜCKE LIPPITZBACH



INHALT

- 1.0 Gegenstand des Wettbewerbes
- 2.0 Allgemeine Richtlinien
- 3.0 Besondere Leitlinien

1.0 Gegenstand

- 1.1 Offener künstlerischer Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für künstlerische Projekte beim Bauvorhaben

Drauradbrücke Lippitzbach

- 1.2 Auslober: Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 9 –Straßen und Brücken
Flatschacher Straße 70
9020 Klagenfurt am Wörthersee
Tel.: 05 0536/19072
Web: www.strassenbau.at

- 1.3 Ausschreibende Stelle:
Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 14 – Kunst und Kultur
Burggasse 8
9020 Klagenfurt am Wörthersee
gemeinsam mit dem
Straßenbauamt Wolfsberg
Klagenfurter Str. 11
9400 Wolfsberg

Ausschreibungspfad:

<https://www.kulturchannel.at/kunst-am-bau/laufende-wettbewerbe/>

2.0 Allgemeine Richtlinien

2.1 Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind Kunstschaaffende mit Bezug zu Kärnten.

- 2.2 Jeder/jede Wettbewerbsteilnehmer*in ist berechtigt, eine Wettbewerbsarbeit einzureichen. Varianten sind nicht zulässig.

- 2.3 Der Auslober erwirbt am eingereichten Entwurf das sachliche Eigentumsrecht. Das geistige Eigentumsrecht (Urheberrecht) bleibt dem/der Verfasser*in gewahrt.

- 2.4 Der Auslober hat das Recht, die Wettbewerbsarbeiten zu veröffentlichen. Die jeweiligen Projektverfasser*innen sind stets zu nennen. Das Recht zur Veröffentlichung steht auch den Wettbewerbsteilnehmern zu, wobei der/die Auftraggeber*in stets zu nennen ist.

2.5 Preisgericht

2.5.1 Das Preisgericht entscheidet in allen Ermessensfragen unabhängig, unanfechtbar und endgültig. Es ist zur Objektivität und zur Einhaltung seiner Geschäftsordnung verpflichtet und trägt diesbezüglich die Verantwortung gegenüber dem Auslober und den Wettbewerbsteilnehmern.

2.5.2 Zusammensetzung des Preisgerichtes

Die Ersatzpreisrichter und Ersatzpreisrichterinnen können an allen Sitzungen des Preisgerichtes auch dann teilnehmen, wenn sie keine Ersatzfunktion ausüben (Anwesenheit Hauptpreisrichter*in), jedoch ohne Stimmrecht. Sie unterstützen in diesem Fall ausschließlich den jeweiligen Hauptpreisrichter/ die jeweilige Hauptpreisrichterin.

Das Preisgericht besteht aus folgenden Mitgliedern:

- a) Fachbeirat für Baukultur
Arch. Mag. Eva Rubin
Ersatz: Arch. DI. Christa Binder
- b) Fachbeirat für bildende Kunst
Mag. Andreas Krištof
Ersatz: Mag. Markus Orsini- Rosenberg
- c) Straßenbauamt Wolfsberg
Dipl.- Ing. Josef Steiner
Ersatz: Bernhard Hrowath BSc
- d) Land Kärnten
Mag. Christine Wetzlinger- Grundnig, MMKK
Ersatz: Mag. Nora Leitgeb
- e) Gemeinde Ruden
Bürgermeister Rudolf Skorianz
Ersatz: wird noch bekannt gegeben
- f) Gemeinde Bleiburg
Bürgermeister Stefan Visotschnig
Ersatz: wird noch bekannt gegeben
- g) Vorprüfung
DI Annekathrin Hahmann
Ing. Paul Hobel (brückenbautechnische Aspekte)

2.5.3 Aufgaben des Preisgerichtes

Das Preisgericht ist in Unbefangenheit zur objektiven Qualitätsfindung verpflichtet. Es besteht Verschwiegenheitspflicht. Offizielle Aussagen sind nur durch den Sprecher gestattet.

Das Preisgericht hat die Wettbewerbsarbeiten nach deren künstlerischer Qualität zu beurteilen und jenes Projekt festzulegen, das dem Auslober zur Ausführung empfohlen wird.

2.6 Absichtserklärung

Der Auslober beabsichtigt nach Abschluss des Wettbewerbes, den von der Jury zur Ausführung empfohlenen, prämierten Entwurf zu realisieren.

Der Auslober behält sich das Recht vor, aus zwingenden sachlichen oder wirtschaftlichen Rücksichten, erforderliche Änderungen im Zuge der Realisierung, im Einvernehmen mit dem/der beauftragten Künstler*in, zu verlangen.

2.7. Organisatorisches

Der Wettbewerb wird von der Abteilung 14 - Kunst und Kultur organisatorisch betreut. Bei auftauchenden Fragen und Problemen steht als Ansprechpartner zur Verfügung:

Für Organisatorisches:

Dipl.-Ing. Annekathrin Hahmann
annekathrin.hahman@ktn.gv.at
Tel. Nr.: 050 536 34034

Für technische Fragen:

Ing. Paul Hobel
Straßenbauamt Wolfsberg
Tel. Nr.: 0676 863202430

2.8 Termine

2.8.1 Vorbesprechung und Begehung

Am Freitag dem 17. März 2023 findet um 11 Uhr eine Wettbewerbsvorbesprechung am Wettbewerbsareal statt. Achtung: Das Betreten der Brücke ist aus sicherheitstechnischen Gründen strengstens untersagt!

Treffpunkt:

Sitzungssaal
Gemeindeamt Ruden
Obermitterdorf 30
9113 Ruden

2.8.2 Fragen und Fragenbeantwortung

Fragen zum Wettbewerbsgegenstand sind schriftlich bis zum 24.03.2023, einlangend per Mail an annekathrin.hahmann@ktn.gv.at zu übermitteln. Schriftliche Fragen, die nach diesem Termin einlangen, gelten als verspätet und fließen nicht in die Fragebeantwortung ein. Die anonymisierten Fragestellungen und Antworten werden bis 07.04.2023 auf der Website: <https://www.kulturchannel.at/kunst-am-bau/laufende-wettbewerbe/> unter der Projektbezeichnung "Drauradbrücke Lippitzbach" anschließend veröffentlicht.

Der/dem Auftraggeber*in und den Mitgliedern des Preisgerichts werden diese per E-Mail übermittelt.

2.8.3 Abgabe

Die Wettbewerbsarbeiten sind so abzusenden oder zu den Amtsstunden von 8.00 bis 13.00 Uhr, persönlich abzugeben, dass sie bis spätestens Freitag, 09. Juni 2023, bis 12.00 Uhr, im Straßenbauamt Wolfsberg, Klagenfurter Straße 11, 9400 Wolfsberg eingelangt sind. Die Verantwortung dafür liegt beim Wettbewerbsteilnehmer*in.

2.8.4 Jury

Die Jurysitzung wird am Donnerstag 06. Juli 2023, um 9:30 Uhr Im Besprechungsraum des Straßenbauamts Wolfsberg stattfinden.

Nach Vorliegen des Wettbewerbsergebnisses werden alle Wettbewerbsteilnehmer*innen telefonisch oder schriftlich verständigt.

2.9 Umfang des Entwurfes

Folgende Arbeiten sind abzugeben:

- a) Eine nachvollziehbare, zeichnerische Darstellung mit allem, was zur Verdeutlichung des künstlerischen Konzeptes und dessen Realisierbarkeit notwendig erscheint – allenfalls Modell.

Der gewählte Maßstab bei Zeichnungen bzw. Modell ist anzugeben.

- b) Eine kurze Beschreibung der Grundidee des Entwurfes mit Bekanntgabe des Kostenrahmens.
- c) Eine technische Beschreibung der Angaben über Material, Konstruktion, Farbgebung etc. Angaben über Anlieferung, Leistungen an Ort und Stelle, notwendige bauliche Vorkehrungen, inkl. Angaben über die Dauer der Durchführung der Arbeiten.

- d) Ein Kostenvoranschlag, gegliedert nach:
- Honorar (Entwurf, Eigenleistungen)
 - Fremdleistungen
 - Materialkosten
 - Nebenkosten (Transport, Versicherung etc.)
 - Angabe von Maßnahmen, die bauseits erwartet werden.
- e) Verfasserbrief in einem verschlossenem Kuvert DIN A4

2.9.1 Kennzeichnung der Entwürfe

Da die Jurierung der Entwürfe anonym, also ohne Bekanntgabe des Verfassers erfolgt, ist jeder einzureichende Entwurf mit einer Kennzahl zu bezeichnen. Diese besteht aus 6 Ziffern (1 cm hoch und 6 cm lang) und muss auf jedem Blatt und jedem Schriftstück der Arbeit rechts oben anstelle der Namensnennung aufscheinen. Auch hat die Aufschrift „Drauradbrücke Lippitzbach“ aufzuscheinen.

2.9.2 Verfasserbrief

Dem Entwurf ist ein neutraler, verschlossener Briefumschlag beizugeben, der außen die 6-stellige Zahl und innen Name mit Adresse, Telefonnummer und E-Mail-Adresse des Verfassers samt Kennzahl aufzuweisen hat.

2.9.3 Präsentation der Wettbewerbsentwürfe

Es ist vorgesehen, alle eingereichten Ideenkonzepte in einer Ausstellung der Öffentlichkeit zu präsentieren. Der genaue Termin wird zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

2.10 Preise

Für die besten eingereichten Arbeiten, sofern sie nach Beschluss des Preisgerichtes dieser Ausschreibung entsprechen, werden folgende Preisgelder ausbezahlt:

1. Preis	Euro 6.500, --
2. Preis	Euro 4.000, --
3. Preis	Euro 2.500, --
4 Anerkennungspreise zu je	Euro 500, --

2.11 Kostenrahmen

Für die Realisierung der künstlerischen Maßnahme steht ein Kostenrahmen, exklusive Fundamentierung, von EUR 25.000, -- brutto zur Verfügung. Dieser Kostenrahmen ist einzuhalten.

3.0 **Besondere Leitlinien**

3.1 **Ausgangslage:**

Die Lippitzbachbrücke wurde in den Jahren 1895 - 1896 als eiserne Fachwerkbrücke auf gemauerten seitlichen Auflagern und einem Mittelpfeiler über die Drau errichtet. Die k. u. k. Hofschlosserei Ignaz Gridl lieferte die Eisenkonstruktion. Bis zum Jahr 2012 war eine einspurige Nutzung durch Kraftfahrzeuge möglich. Ab 2012 konnten aufgrund von statischen Problemen nur mehr Radfahrer und Fußgeher die Brücke nutzen. Nach verstärkt auftretenden Korrosionsschäden und seitlichen Hangverschiebungen erfolgte 2018 die Komplettspernung.

Die Lippitzbachbrücke steht unter Denkmalschutz. Vorgesehen ist, dass sie ab Herbst 2023 in 2 Baustufen teilweise saniert bzw. neu errichtet und für Radfahrer und Fußgeher wieder zur Nutzung freigegeben wird.

Die Verkehrsanbindung an die Gemeinde Bleiburg (Südanstieg) und dem dort verlaufenden Drauradweg ist aufgrund von Hangverschiebungen und geologischen Setzungen derzeit gesperrt. Ein Sanierungskonzept für die Bestandsstraße liegt vor. Da die Finanzierung jedoch noch nicht geklärt ist, bleibt eine zeitnahe Umsetzung offen. Zufahrtsmöglichkeit für Anlieferungen ist daher nur über die nördliche Straße von Ruden aus möglich.

In Rücksprache mit dem Denkmalamt soll die Brücke mit den zwei Fachwerkbögen in ihrem äußeren Erscheinungsbild als technisches Denkmal erhalten bleiben. Jedoch wird die Fahrbahn für Radfahrer und Fußgeher als orthotrope Stahlplatte mit einer abriebfesten Beschichtung neu errichtet.

3.2. **Aufgabenstellung:**

Erwartet wird, in den zur Verfügung stehenden (dem Straßenverlauf folgenden Flächen) beiden Zufahrtsbereichen, siehe auch beiliegender KAGIS Planauszug, sowie im Bereich des Fahrbahnbelags der Brücke, eine zeitgemäße künstlerische Intervention, die Bezüge zu:

- dem Ort und der topografischen Situation (räumliche Einbettung)
- der Geschichte - Historische Hintergründe und Brückenkonstruktion
- Touristischem Hintergrund - Bezug zum Radwegenetz – Drauradweg

herstellen kann.

Es ist darauf zu achten, dass einschlägige bautechnische Rahmenbedingungen, zu berücksichtigen sind, sowie hinsichtlich Materialität, langer Haltbarkeit und geringer Wartungsaufwand ein besonderes Augenmerk zu legen ist.

3.3. Ergänzung zur Aufgabenstellung:

Sollten anlässlich der Wettbewerbsbegehung am 17. März 2023 mit den teilnehmenden Künstlern in der gemeinsamen Erörterung neue Ansätze auftauchen, werden sie im Begehungsprotokoll festgehalten und als Ergänzung der Aufgabenstellung mit aufgenommen.

3.4. Anlagen:

- Übersichts-/ Lageplan aus dem KAGIS
- Alte Bestandsplanunterlagen
- Draufsicht, Ansicht und Querschnitt der Sanierungsmaßnahmen
- Auszug Rahmenbedingungen für Radwegbrücken – Richtlinien/ Normen Sicherheitsvorkehrungen
- Archivbilder und Bestandsfotos
- Formblatt Verfasserbrief

3.5. Topographie:

Die Drau: Lebensader und Bedrohung, Verbindung und Trennlinie. Flüsse sind durch Ufer begrenzt und besitzen einen zwiespältigen Charakter. Überfahren und Fähren, Straßen- und Eisenbahnbrücken brachten und bringen Bewohner von Hüben und Drüben einander näher.

Die Drau durchfließt heute vier Staaten. Sie entspringt in Südtirol und erreicht als wilder Gebirgsfluss Österreich. An der Grenze zu Kärnten wird ihr Flusslauf dann ruhiger. Bei Lavamünd verlässt die Drau Kärnten, durchfließt Slowenien, markiert in Kroatien als Grenzfluss über weite Strecken die Grenze zu Ungarn und mündet schließlich in die Donau.

Die gesamte Länge der Drau beträgt 748 Kilometer.



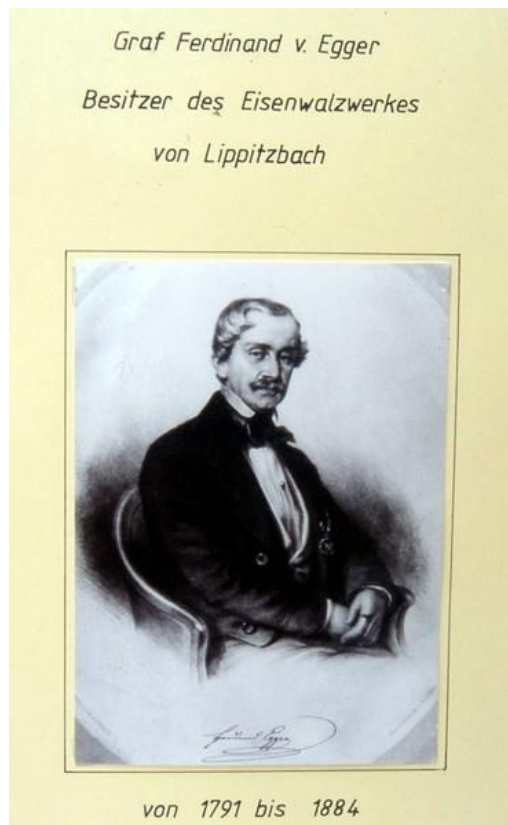
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=73382>

Literaturangabe: Martina Berchthold- Ogris, Brigitte Entner, Helena Verdel, 2001, „Die Drau ist eine Frau – Drava je svoja Frava“, Klagenfurt

3.6. Entwicklung des Ortes:

Die Wasserkraft des hier in die Drau einmündenden Lippitz.- und Wölfnitzbaches wurden schon relativ früh für industrielle Zwecke genutzt. Bereits in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts betrieb der Genuese Babist Magguzon in Lippitzbach ein Hammerwerk, das 1696 vom Gewerken Georg Sigmund Christallnigg übernommen wurde. Dieser Bach war besonders geeignet, da er einen gleichmäßigen Pegelstand aufwies und auch eisfrei war.

Graf Egger war, als er Lippitzbach kaufte, bereits 57 Jahre alt und besaß in Kärnten ausgedehnte Besitzungen. Um den Brennstoff (Holzkohle) für die Verhüttung des Erzes zu sichern, wurden die Güter Griffen und Weissenegg um 153.000,- Gulden erworben. Die alten Werke wurden aufgelassen, stattdessen entstanden neue Probieröfen, Walz- Schneidewerke.



Damit begann nun die Zeit der großen Entwicklung für Lippitzbach. Graf Egger berief die englischen Sachverständigen Thomas Lightowler und E.W. Sheffield und schritt, von ihnen beraten, zur Ausstattung des Werkes.

Zunächst sollte ein Walzwerk errichtet werden. Dazu erhielt er am 10. Mai 1793 die Bewilligung. Lightowler übernahm die Aufstellung des Walz- und Schneidewerkes, Sheffield den technischen Teil der Ausrüstung. Es wurden nun Öfen zur Erzeugung englischen Gussstahls und englischen Weißbleches aufgestellt und außerdem eine Feilenhauerei eingerichtet.

Bald aber zeigte es sich, dass die Stahlöfen, die Feilenhauerei und das Eisenschneidwerk nicht rentierten und man ließ sie daher wieder auf. Dafür verlegte man sich auf die Blecherzeugung

Der Geburtstag der Weissblechfabrik in Lippitzbach war der 23. Juli 1807, an welchem Tage der Grundstein des vorläufig einzigen Blechwalzwerkes in ganz Österreich gelegt worden war.

1823 verursachte ein Hochwasser der Drau am 16. Oktober im Werk Lippitzbach große Schäden. Das Wasser floss 1 Schuh hoch bei den Werksfenstern aus und ein, Holz wurde in großen Mengen weggeschwemmt, das große Schiffseil der Überfuhr musste abgehackt werden und die lagernde Ware wurde verschlammt. Die Flammöfen waren bis zu den Wölbungen ganz durchnässt und mussten allmählich getrocknet werden. Das Werk lag durch einige Wochen völlig still.

Zur Einsparung des jährlich kostbarer werdenden Holzes versuchte man 1829 in Lippitzbach zwei Flammöfen auf Steinkohlenfeuerung umzustellen. Die Steinkohle bezog man aus dem Bezirke Bleiburg.

1835 erhielt Lippitzbach eine Veränderung seiner Konzession, und zwar für 2 Eisenzerennfeuer mit Schlag, 1 Bratfeuer für Holzkohle, 1 Schweißofen mit einem Grobwalzwerk, 2 Paar Walzen, 1 Splanithammer zur Erzeugung von Schwarz-, -und Weißblech, Federn aus Stahl und geschnittenem Eisen.

1839 wird das neue große Walzwerk vollendet. Die ursprüngliche einfache Werksanlage war im Laufe der Jahre sehr vergrößert worden. Die Walzwerke wurden derart überbaut, dass sie doppelte Kraft äußerten.



Werk Lippitzbach um 1860, Markus Pernhart

Nach dem Tode der hochbetagten Gräfin Nothburga Egger 1884 ging der Besitz an ihre Neffen, die Freiherrn von Helldorff, über, welche das alte Eisenwerk 1894 aufließen. Auch Lippitzbach wurde ein Opfer des über Kärntens Eisenindustrie hereinbrechenden Geschickes. Wegen der durch die aufkommende Konkurrenz und infolge Brennstoffmangels, immer schwieriger werdender Lage der Kärntner Eisenindustrie wurde das Werk im Jahre 1894 stillgelegt. Das Industrieareal war nun bis zum Jahre 1938 im Besitz der Freiherrn von Helldorff, die in Lippitzbach ein Sägewerk betrieben.

Schon zum Zeitpunkt der Eröffnung der Bahnstrecke Klagenfurt - Bleiburg - Marburg am 31. Mai 1863 lag ein Projekt "Anlage der Straße von der Rinkenberger Ebene bis zum rechten Drauufer" vor. Das Projekt war von Johann Jakel erstellt worden und enthielt neben der Straßenumlegung auch die Erbauung einer hölzernen Brücke über die Drau. Schon vor der Eröffnung der Bahnstrecke suchte insbesondere das Walzwerk Lippitzbach eine fixe Verkehrsverbindung zur Bahnstation Bleiburg und somit zum Schienennetz der gesamten Monarchie.

Der Transport der Waren mit der bestehenden Seilüberfuhr ans südliche Drauufer war sehr unsicher und oft konnte die Fähre wochenlang wegen Hochwasser oder Eisstoß nicht verkehren. So blieb dann nur der Umweg über die Völkermarkter Draubrücke zur Bahnstation Kühnsdorf.

Ein bedeutungsvoller Impuls für die "Aufbauung einer stabilen Brücke über die Drau bei Lippitzbach" wurde durch die Petition der Stadtgemeindevorstellung Bleiburg vom 30.10.1890 an den Kärntner Landtag gesetzt. Diese Petition wurde von 11 weiteren Ortsgemeinden unterschrieben und mit einer Liste der Verkehrsunterbrechungen der Seilüberfuhr bei Lippitzbach und des Frachtaufkommens am Bahnhof Bleiburg ergänzt.

Quellenangabe: <https://www.lippitzbach.at>

3.5. Geschichtlicher Hintergrund:

Im Jahr 1892 verfasste der Civilingenieur Josef Clementschitsch ein Projekt für eine neue Draubrücke bei Lippitzbach, das vom Kärntnerischen Landtag genehmigt wurde. Die wasserrechtliche Bewilligung wurde jedoch erst am 27. November 1894 erteilt, so dass im Frühjahr des darauffolgenden Jahres mit dem Bau begonnen werden konnte. Die Wiener Brückenbauanstalt Ignaz Gridl lieferte die Eisenkonstruktion, mit den Mauerarbeiten wurde Val. Urbani aus Wolfsberg beauftragt. Am 11. Oktober 1896 fand die feierliche Eröffnung der neuen Brücke statt.



Eröffnung 11.10.1896



Fertige Brücke 1896

Für die Gewerkschaft Lippitzbach, welche bereits 1863 die Errichtung einer Brücke betrieben hatte, kam die Eröffnung wegen der bereits erfolgten Schließung des Walzwerkes allerdings zu spät. Die solide gebaute Brücke trotzte in den folgenden Jahren den Naturgewalten der Drau und überstand auch die Katastrophenhochwasser im Jahre 1903 unversehrt.

Im Zuge des Kärntner Abwehrkampfes während des Winters 1918/19 wurde das südliche Brückenfeld gesprengt, wobei der Mittelpfeiler um ca. 10 cm nach Norden verschoben wurde.



Im Kärntner Abwehrkampf gesprengte Brücke

Noch im Jahre 1919 wurde in Lippitzbach wieder eine Seilüberfuhr über die Drau eingerichtet.



Seilüberfuhr im Jahre 1919

Erst nach der Volksabstimmung am 10. 10. 1920 konnte an die Neuerrichtung der Brücke gedacht werden. Von der Landesregierung wurde daher die Neuherstellung der Eisenkonstruktion beschlossen und die Arbeiten wie 1896 an die Brückenbaufirma Grindl in Wien vergeben. Die Errichtung der Montagebrücke wurde unter Mithilfe des Militärs im Feber 1922 begonnen.



Wegen Verzögerung der Eisenlieferungen konnte die Montage erst im Mai - Juni 1923 erfolgen. Um 1924 waren die Schäden wieder behoben.

Der Bau des Draukraftwerkes Schwabegg, der 1939 begonnen wurde, machte 1940 die Hebung des Eisenwerkes um 2 Meter nötig.

Infolge des Aufstaus der Drau um acht bis neun Meter über den Nullwasserspiegel kam es zu Bewegungen in Längsrichtung der Brücke, was Verbiegungen beim Brückentragwerk nach sich zog. 1955/56 erfolgte das Zurückschieben des geknickten Brückentragwerks.

Eine Wasserspiegelberechnung im Jahre 1955 ergab, dass bei einem Katastrophenhochwasser von 3500 m³ /sek. die Brücke um 2,20 m überflutet worden wäre. Dieser Umstand machte die Hebung der Brücke um weitere 4,0 m sowie die Verlegung der Anschlußrampen notwendig.

Während der Hebungsarbeiten (die bisher größte Brückenhebung Österreichs) war wieder für Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer ein Fährbetrieb eingerichtet. Der offizielle Abschluss der Bauarbeiten war am 8. August 1958. Wie sich später herausstellte, war die zweite Hebung der Brücke gerade noch rechtzeitig veranlasst worden, denn sonst wären die Hochwässer der Jahre 1965 und 1966 der Lippitzbacher Draubrücke bestimmt zum Verhängnis geworden.

Quellenangabe: <https://www.lippitzbach.at>

3.6. Technischer Bericht:

Die Brücke übersetzt die Drau im rechten Winkel, östlich des Lippitzbaches, im Zuge der Landesstrasse Nr. 127, welche am Südufer mit drei Kehren den steilen Abhang hochsteigt. Die sehr hohen, schlanken Bauwerke der beiden Widerlager und des Mittelpfeilers bilden zwei Brückenfelder von je 43,90 m lichter Weite. Die Eisentragwerke sind Parabelträger mit einer Trägerlänge von 45,30 m und einer maximalen Höhe von 6,50 m. Die Fahrbahn liegt 1,37 m über der Hauptträgerunterkante. Sie wird von dem innerhalb des Tragwerks befestigten Geländer auf 4,50 m Breite begrenzt.

Widerlager und Mittelpfeiler sind zum Teil auf Fels gegründet und aus Werkstein gemauert beziehungsweise verkleidet. Die späteren Aufmauerungen bestehen aus Quaderverblendungen mit Betonhinterfüllungen. Die Tragwerke sind genietete Fachwerkträger, deren Obergurten im mittleren Bereich durch Querträger verbunden sind. Die Fahrbahn wird derzeit von Holzbohlen gebildet. Die lichte Durchfahrtshöhe beträgt 4,50 m.

Quellenangabe: <https://www.lippitzbach.at>

