

II-2509 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

Wien, am 21. Jänner 1993
GZ: 10.101/538-X/A/5a/92

3800 /AB

1993 -01- 26

zu 4026 /J

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 4026/J betreffend die Sanierung der Brücken der Brennerautobahn, welche die Abgeordneten Haller, Meischberger, Rosenstingl, Probst und Kollegen am 18. Dezember 1992 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Wieviele der sogenannten "Pilzbrücken", die nun vorzeitig erneuert werden sollen, wurden in Österreich in welchem Zeitraum errichtet, was sprach für diese Bauweise?

Antwort:

Es wurden 10 Pilzbrücken im Zuge der Brenner Autobahn vor ca. 25 Jahren gebaut. Für diese Bauweise sprach damals die Wirtschaft-

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

lichkeit, die baugeologischen Schwierigkeiten (Rutschhang) sowie die rasche Bauherstellung.

Punkt 2 der Anfrage:

Wird diese Bauweise heute noch angewendet; wenn nein, warum genau nicht und wann wurden die Gründe hierfür bekannt?

Antwort:

Diese Bauweise wird heute nicht mehr angewendet, weil sich die Bauverfahren weiter entwickelt haben. Damals war nicht abschätzbar, daß die für die vielen Fugen schädliche Salzstreuung später für den Verkehr so große Bedeutung erlangen wird.

Punkt 3 der Anfrage:

Was unterscheidet diese Brücken in technischer Hinsicht derart, daß diese nicht repariert, sondern ersetzt werden müssen?

Antwort:

Es wurden verschiedene Sanierungsmöglichkeiten hinsichtlich Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit untersucht. Aufgrund dieser Untersuchungen sowie der Erfahrungen bei der bereits praktisch erprobten Sanierung einer Pilzbrücke (Gschleirsbrücke) in den Jahren 1990/1991 und im Hinblick auf das nicht genau abgrenzbare Ausmaß der Chloridverseuchung der bestehenden Tragwerke war eine Erneuerung der Tragwerke bei Weiterbestand der Stützpfiler die technisch und wirtschaftlich optimale Lösung.

Punkt 4 der Anfrage:

Welche Einflüsse sind für diese Schäden verantwortlich und was wurde wann unternommen, um diese Beschädigungen abzustellen?

Republik Österreich


Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Antwort:

Für die Schäden sind die Salzstreuung und die hohe Verkehrsbelastung verantwortlich. Beides kann bei den heutigen Verkehrserfordernissen nicht abgestellt werden.

Punkt 5 der Anfrage:

Können Sie ausschließen, daß der vielfach verwendete Flüsterasphalt, der flüssigkeitsdurchlässig ist, für die Korrosionsschäden zumindest mitverantwortlich ist, wenn nein, welche Konsequenzen werden Sie hieraus ziehen?

Antwort:

Im Bereich der Pilzbrücken in Matrei-Wald liegt weder ein Flüsterasphalt noch ein vom System ähnlicher Drainasphalt. Die Belagsart ist nicht maßgebend für die aufgetretenen Schäden an den Pilzbrücken.

Punkt 6 der Anfrage:

Seit wann ist Ihnen, seit wann den zuständigen Organen der Autobahngesellschaft bekannt, daß diese Brücken schwer geschädigt sind?

Antwort:

Der für die Sanierung der Pilzbrücken Matrei-Wald maßgebende letzte Brückeninspektionsbefund stammt aus dem Jahre 1989. Im Jahre 1990/1991 wurde die erste Pilzbrücke (Gschleirsbrücke) unter Mitverwendung des bestehenden Tragwerkes saniert. Aufgrund der hierbei gemachten Erfahrungen wurde die Notwendigkeit zur raschen Sanierung der restlichen Pilzbrücken in Matrei-Wald noch verstärkt.


Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

Punkt 7 der Anfrage:

Welche Maßnahmen wurden von den zuständigen Organen in der Folge gesetzt, insbesondere welche verschiedenen Sanierungs- oder Neubaulösungen wurden erwogen, was sprach jeweils für, was gegen diese Lösungsmöglichkeiten, welche Kosten hätten diese im einzelnen verursacht?

Antwort:

Die bei der Öffnung der Gschleirsbrücke im Jahre 1990/1991 zu Tage getretenen über das bisher angenommene Ausmaß hinausgehenden Schäden am Beton und an der Stahlarmierung (Rost führte zu Querschnittsverringerng der Stahleinlagen im Beton), haben zur raschen Suche nach Lösungsmöglichkeiten für die sechs übrigen Pilsbrücken dieses Autobahnabschnittes geführt. Um ein optimales Ergebnis zu erzielen, wurde die Suche nach Sanierungsmöglichkeiten der Brücken gleichzeitig an sechs Ziviltechniker unverzüglich vergeben.

Unter Befassung eines weiteren Ziviltechnikers wurde neben der intensiven Befassung der Fachorgane der Brenner Autobahn AG unter Einschaltung der Fachleute des Landes Tirols und des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten eine unabhängige Beurteilung und Wertung vorgenommen.

Hiebei wurde einvernehmlich die Erneuerung der Brückentragwerke als die in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht optimale Lösung beurteilt.

Punkte 8 und 9 der Anfrage:

Wurde insbesondere eine Neutrassierung der Autobahn im Tunnel erwogen, welche Kosten hätte dies verursacht und ist es richtig, daß aus einem Aufsichtsratsprotokoll der Brennerautobahn-AG - im

Widerspruch zu Ihren Aussagen im Parlament - hervorgeht, daß dies sogar billiger wäre, als die gewählte Lösung des Brückenneubaus?

In welcher Form haben Sie wann und mit welchem Ergebnis auf diesen Entscheidungsprozeß eingewirkt?

Antwort:

Im Zuge der Suche nach einer optimalen Lösung für das Problem Pilzbrücken in Matri-Wald wurden auch verschiedene Tunnelvarianten geprüft, unter anderem auch eine Variante mit lediglich einer Tunnelröhre für die Fahrtrichtung Brenner und Weiterbestand der Richtungsfahrbahn Innsbruck einschließlich deren Pilzbrücken in freier Strecke.

Aufgrund ihrer allgemeinen Nachteile (nur eine Tunnelröhre, keine Eliminierung der Kehre der Autobahn bei Schönberg, keine Eliminierung der Mautstelle, kein Lärmschutz für besiedeltes Gebiet, Weiterbestand einer Richtungsfahrbahn mit Pilzbrücken etc.) wurde diese Variante jedoch nicht als realistische Alternative angesehen.

Als vertretbare technisch sinnvolle Alternative käme nur ein zweiröhriger Tunnel auf eine wesentlich größere Länge mit Ausschaltung der Kehre Schönberg sowie der Mautstelle bei Schönberg in Frage. Die Kosten hierfür betragen ein Mehrfaches der Brückentragwerkserneuerung.

Im November 1992 fand ein Gipfelgespräch mit Vertretern des Landes Tirols, sowie der Brenner Autobahn AG und des Wirtschaftsministeriums sowie des Bundesministeriums für Finanzen statt. Hierbei konnten die, im Rahmen des Aufsichtsrates der Brenner Autobahn AG getroffenen Entscheidungen dargelegt werden.


Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 6 -

Punkt 10 der Anfrage:

Wann und aufgrund welcher Entscheidungsgrundlagen wurde der Beschluß zur Erneuerung der fraglichen Brücken genau gefaßt?

Antwort:

Der endgültige Beschluß zur Erneuerung der Brückenfahrbahndecke wurde in Kenntnis des Ergebnisses der Ausschreibung der Erneuerung der Brückenfahrbahndecke von zwei der sechs Pilzbrücken in Matrei-Wald in der Sitzung des Aufsichtsrates der Brenner Autobahn AG am 22. September 1992 einstimmig gefaßt.

Weitere Grundlagen hierfür waren das Ergebnis der Suche nach Lösungsmöglichkeiten für das Problem Pilzbrücken durch sechs unabhängig voneinander beauftragte Ziviltechniker, die Beurteilung der Varianten durch einen weiteren Ziviltechniker, die fachtechnische Beurteilung durch die Organe der Brenner Autobahn AG, des Landes Tirols und des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten sowie die Einbeziehung der Tunnelvarianten in den Entscheidungsprozeß.

Punkt 11 der Anfrage:

Können Sie für die Sicherheit der Brücken derzeit garantieren, wenn ja, für wie lange, wenn nein, wodurch werden Sie sicherstellen, daß niemand durch diese defekten Brücken zu Schaden kommt?

Antwort:

Eine akute Einsturzgefahr bei den Pilzbrücken kann derzeit aufgrund der Aussagen der technisch Verantwortlichen ausgeschlossen werden.


Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 7 -

Punkt 12 der Anfrage:

Ist es richtig, daß alle zu erneuernden Brücken dreispurig, das heißt mit Pannenspur ausgeführt werden?

Antwort:

Die Brenner Autobahn verfügt im Bereich der Pilzbrücken Matriewald lediglich über zwei Fahrstreifen je Richtung. Infolge permanent notwendiger Betreuung der Autobahn durch Erhaltungspersonal der Brenner Autobahn AG sowie der Autobahngendarmerie und dem Erfordernis des Abstellens von Fahrzeugen der Autobahnerhaltung und Autobahngendarmerie sowie fahruntüchtiger Kraftfahrzeuge wird der fließende Verkehr derzeit auf einen Fahrstreifen eingeengt. Bei den bekannten Verkehrsverhältnissen auf der Brenner Autobahn ist dies aus Sicherheitsgründen nicht mehr zu verantworten.

Durch eine breitere Ausführung des Tragwerkes um beidseits 0,80 m und Markieren schmalerer Fahrstreifen kann mit relativ geringem Mehraufwand ein Abstellstreifen geschaffen werden. Dieser wird lediglich in Ausnahmefällen dann vom fließenden Verkehr benützt, wenn auf der zweiten Richtungsfahrbahn Reparaturen durchgeführt werden müssen und hiefür der Verkehr teilweise oder zur Gänze auf die jeweils zweite Richtungsfahrbahn verlagert werden muß. Dies kann jedenfalls nur unter gleichzeitiger Verfügung von einschneidenden Geschwindigkeitsbegrenzungen erfolgen und dient lediglich zur notwendigen Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Dauer dieser Verkehrsbehinderungen.

Punkte 13 und 15 der Anfrage:

Ist es richtig, daß es technisch ohne Probleme möglich wäre, diese "Pannenspur" jederzeit in eine dritte Fahrspur umzuwandeln?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 8 -

Welche Mehrkosten entstehen durch die Errichtung einer Brücke für 3 statt 2 Fahrstreifen?

Antwort:

Wie bereits aus der Beantwortung zu Punkt 12 der Anfrage hervorgeht, ist die Umwandlung der "Pannenspur" zu einen dritten Fahrstreifen technisch nicht ohne Probleme durchführbar. Die Benützung ist nur als Kurzzeitlösung mit erheblichen Verkehrsbeschränkungen im Baustellenfall geplant.

Eine Verbreiterung um 1 m kann durchschnittlich mit rd. 10.000,-- Schilling netto pro Laufmeter angenommen werden, hängt jedoch wesentlich vom Tragwerkssystem (Stützweiten, Höhe usw.) ab.

Punkt 14 der Anfrage:

Wieviele Brücken und sonstige Kunstbauwerke auf jeweils welchen Autobahnen besitzen derzeit - analog zu den zu verbreiternden Brücken der Brennerautobahn - keinen Pannestreifen?

Antwort:

Bis auf wenige Ausnahmen sind Pannestreifen vorhanden.

Punkt 16 der Anfrage:

Welche Gesamtkosten werden durch diese Brückenerneuerung anfallen und wieviel kostete seinerzeit die Errichtung der nun beschädigten Brücken?

Antwort:

Für die Erneuerung der sechs Brückentragwerke in Matri-Wald wird derzeit mit Gesamtkosten in Höhe von rd. 790 Mio. Schilling netto gerechnet.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 9 -

Die Pilzbrücken Matri-Wald kosteten vor rd. 25 Jahren ca. 200 Mio. Schilling.

Punkt 17 der Anfrage:

Wie wird die Finanzierung dieser Neubauten genau erfolgen, können Sie insbesondere ausschließen, daß es hierfür Mauterhöhungen, Ausweitungen des ASFINAG-Haftungsrahmens, Mineralöl- oder sonstige Steuererhöhungen geben wird?

Antwort:

Für die Instandsetzung der Pilzbrücken (welche in Form eines teilweisen Neubaues erfolgt) werden, wie im ASFINAG-Gesetz vorgesehen, die Mauteinnahmen der Straßengesellschaften herangezogen. Mautenerhöhungen sind aus diesem Grund nicht geplant.

Punkt 18 der Anfrage:

Wieviel werden die derzeit im Bau befindlichen, über ASFINAG finanzierten Straßenabschnitte im einzelnen nach derzeitigem Stand tatsächlich kosten?

Antwort:

Nach derzeitigem Meldungsstand sind die im Bau befindlichen Abschnitte mit folgenden Gesamtkosten ausgewiesen:

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 10 -

Abschnitt:	Gesamtkosten (in Mio.S)
<u>Autobahnen- und Schnellstraßen AG:</u>	
A 4, Anschlußstelle Fischamend/West - Nickelsdorf	2.611,0
<u>Arlberg Straßentunnel AG:</u>	
S 16, Landeck/West - Pians	1.272,2
<u>Brenner Autobahn AG:</u>	
A 12, Roppen - Imst	772,1
<u>Pyhrn Autobahn AG:</u>	
A 9, Gaishorn - Traboch	3.730,0
<u>Tauern Autobahn AG:</u>	
A 2, Umfahrung Klagenfurt Bauabschnitt 1 u. 2	3.365,2
B 311, Umfahrung Zell/See	1.726,8
B 311/B 312, Umfahrung Lofer/Nord	681,6
<u>Wiener Bundesstraßen AG:</u>	
A 23, Kaisermühlen - Hirschstetten	2.675,9
<u>Punkt 19 der Anfrage:</u>	

Ist es richtig, daß die derzeit laut ASFINAG-Haftungsrahmen vorgesehenen Milliardenbeträge nicht ausreichen werden, um alle begonnenen Projekte fertigzubauen, zumal es zwar einerseits Einsparungen, andererseits aber Kostenüberschreitungen gibt, wenn ja, wie soll die Differenz finanziert werden?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 11 -

Antwort:

Das ist nicht richtig. Alle mit Stand Jänner 1993 in Bau befindlichen Straßenabschnitte sind im Haftungsrahmen bedeckt.

Punkte 20 bis 22 der Anfrage:

Welche Straßenbauprojekte werden seitens Ihres Ressorts über die derzeit im Bau befindlichen Abschnitte hinaus geplant?

Welchen Finanzbedarf veranschlagen Sie für diese Projekte im einzelnen?

Auf welchem Weg sollen derartigen Projekte Ihrer Meinung nach finanziert werden?

Antwort:

Der im Herbst 1992 erhobene Ausbaubedarf für das gesamte Bundesstraßennetz ergab Maßnahmen mit einer Gesamtsumme von über 125 Mrd. Schilling. Als vordringlich anzusehen sind dabei Maßnahmen zur Schließung des hochrangigen Netzes sowie zahlreiche Ortsumfahrungen zur Entlastung der betroffenen Anrainer.

Unter der Voraussetzung, daß die vom Bundesministerium für Finanzen für den Bundesstraßenbau zur Verfügung gestellten Mittel in gleicher Höhe bleiben und die Ausgaben für Betrieb, Erhaltung und Refinanzierung nicht ansteigen, könnten bis zum Jahr 2000 Neubau- maßnahmen im Ausmaß von ca. 20 bis 22 Mrd. Schilling realisiert werden.

Punkt 23 der Anfrage:

Wie beurteilen Sie diesbezügliche Pläne Ihres Ressorts hinsichtlich der Kompatibilität mit der von der Regierung stets behauptete-

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 12 -

ten Prioritätensetzung bei Verkehrsinvestitionen zugunsten des Bahnausbaues?

Antwort:

Grundsätzlich muß dazu festgestellt werden, daß auch bei einem Vorrang für den Bahnausbau weitere Investitionen für den Ausbau und die Erhöhung der Straßeninfrastruktur notwendig sind.

Als Beispiel für den Vorrang des Ausbaues der Schiene kann hier angeführt werden, daß bei der letzten Anhebung des ASFINAG-Haftungsrahmens für die Bahn mehr Mittel bereitgestellt wurden als für die Straße.