

II-9245 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

~~_____~~
~~_____~~
Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

4142 /AB

1993 -03- 26
zu 4292 /J

Wien, am 24. März 1993
GZ: 10.101/67-X/A/5a/93

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 4292/J betreffend Brückensanierungen, welche die Abgeordneten Anschober, Freunde und Freundinnen am 18. Februar 1993 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkte 1 und 2 der Anfrage:

Welche Pilzbrücken an der Brennerautobahn sind sanierungsbedürftig?

In welchem Zeitplan sollen die einzelnen Pilzbrücken jeweils saniert werden?

Antwort:

Es wurden zehn Pilzbrücken im Zuge der Brenner Autobahn vor ca. 25 Jahren gebaut.

Republik Österreich

~~Republik Österreich~~
Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

Am schlechtesten sind die sieben Pilzbrücken im Abschnitt Matriei Wald: Eine Brücke, die Gschleirsbrücke wurde bereits saniert, zwei Brückentragwerke (Reichenbichlbrücke und Kleine Larchwiesenbrücke) werden derzeit erneuert, die restlichen vier Brücken (Weberbrücke, Eckerbrücke, Kramlbrücke und Große Larchwiesenbrücke) in diesem Abschnitt sollen anschließend saniert werden.

Für die verbleibenden drei Brücken (Paschbergbrücke, Zaglbrücke, 3. Nöblachbrücke) kann noch kein Zeitpunkt für die Sanierung bekanntgegeben werden.

Punkt 3 der Anfrage:

Welche Kostenschätzungen liegen dafür vor?

Antwort:

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

Punkt 4 der Anfrage:

Wurden auch Tunnelvarianten anstatt des Neubaus geprüft? Wenn ja, wie sehen im Vergleich die Kostenschätzungen für den Neubau bzw. für die Tunnelvarianten in jedem Einzelfall aus?

Antwort:

Im Zuge der Suche nach einer optimalen Lösung für das Problem Pilzbrücken in Matriei 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.

Republik Österreich

~~Republik Österreich~~
Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

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

Ein Vergleich der Kostenschätzungen ist daher nicht seriös durchführbar.

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 hiefür betragen ein Mehrfaches der Brückentragwerkserneuerung.

Punkt 5 der Anfrage:

Welche weiteren Pilzbrücken existieren im Rahmen des österreichischen Autobahnnetzes? Wann wurden diese jeweils errichtet, wann wurden sie letztmals untersucht und in welchen Fällen wurde bereits Sanierungsbedarf diagnostiziert?

Antwort:

Außer auf der Brenner Autobahn wurden im österreichischen Autobahnnetz keine Pilzbrücken gebaut.

Punkt 6 der Anfrage:

Was ist die konkrete Ursache für den verfrühten Sanierungsbedarf der Pilzbrücken an der Brennerautobahn?

Republik Österreich


 Dr. Wolfgang Schüssel
 Wirtschaftsminister

- 4 -

Antwort:

Bei den Vollpilzbrücken sind alle 30 m, bei den Halbpilzbrücken alle 15 m Fugen mit Lagern und Fahrbahnübergängen vorgesehen. Die Schäden werden vorwiegend durch die Salzstreuung und auch durch die größere Verkehrsbelastung verursacht.

Punkt 7 der Anfrage:

Welche Sanierungsarbeiten an welchen Autobahnbrücken Österreichs wurden in den Jahren 1985 bis 1992 jeweils zu welchem Kostenvolumen und in welchem Brückenalter durchgeführt? Welches waren die konkreten Ursachen für allfälligen verfrühten Sanierungsbedarf?

Antwort:

In der Zusammenstellung werden die größten Sanierungen auf Autobahnbrücken mit den Gesamtkosten und dem Brückenalter angeführt. Ursachen waren in erster Linie Korrosions- und Karbonatisierungsschäden.

Straße	Objekt	GK in Mio. S	Alter in Jahren
A 1	Talübergang Brenntenmais	19	30
	Traisenbrücke	22	35
	Pielachbrücke	18	38
	S 35 Rottgrabenbrücke	22	23
	S 37 Talübergang Wangauer Ache	70	24
	S 58 + S 59 Unterführung Ruezingerbach u. Landstr.		
	+ Talübergang Strass	58	32

Republik Österreich


 Dr. Wolfgang Schüssel
 Wirtschaftsminister

- 5 -

	W 9 Almbrücke	64	30
	W 14 Eberstälzellerbrücke	42	46
	Talübergang Söllheim	49	35
			z.T. 48
	Talübergang Zilling	34	33
			z.T. 46
A 10	Ursteinbrücke Salzach- brücke Niederalm	22	20
A 12	Innbrücke Kufstein	332	24
	Innbrücke und Bahnunter- führung Terfens	15	22
A 23	Brücken im Knoten Inzers- dorf	170	20-25
A 23	Praterbrücke	42,5	23
A 23	Objekt ES 17	18,9	22

Punkt 8 der Anfrage:

Welche Planungen für Brückensanierungen in den Jahren 1993 bzw. 1994 liegen im Bereich des österreichischen Autobahn- und Bundesstraßennetzes mit welchen geplanten Kosten und bei welchem Brückenalter vor?

Antwort:

Die Zusammenstellung bezieht sich auf größere Brückensanierungen.

Straße	Objekt	GK in Mio. S	Alter in Jahren
A 1	Talübergang Steinhäusl	10	33
	L 5 Unterführung Pyhrn- bahn	35	39

Republik Österreich



 Dr. Wolfgang Schüssel
 Wirtschaftsminister

- 6 -

	L 6 Kremsbrücke	55	36
	L 27 Ennsbrücke	60	36
	Talübergang Bärenthal	50	38
			z.T. 51
A 10	Ursteinbrücke, Salzach- brücke Niederalm (Auf Grund Anfang 1993 aufgetretener Schäden weitere Sanierungen erforderlich)		
A 12	Innbrücke Wörgl	70	21
	3 Brücken Knoten Zirl/Ost und Telfs/Ost	22	18

