



27. Dez. 2006

zu 6 IJ

REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-11.500/0018-I/PR3/2006 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

Wien, am 21. Dezember 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6/J-NR/2006 betreffend A 10 - Altersbergbrücke, die die Abgeordneten Muttonen und GenossInnen am 30. Oktober 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Stand der Untersuchungen zur Ursache der Verwerfungen auf der Altersbergbrücke?

Antwort:

Die Untersuchungen zur Ursache der Verwerfungen auf der Altersbergbrücke wurden von der ASFINAG auf zwei parallelen Ebenen initiiert, nämlich einerseits in der Untersuchung der Statik bzw. der Bemessung der Brücke, die von o.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Greiner (Vorstand des Instituts für Stahlbau und Flächentragwerke an der TU Graz) durchgeführt wird und andererseits mit den Untersuchungen an der Brücke vor Ort, um den Zustand des bestehenden Tragwerkes bzw. die Qualität der ausgeführten Bauleistungen festzustellen.

Die Untersuchungen der Statik bzw. der Bemessung, die von Prof. Greiner durchgeführt werden, sind zu einem Großteil abgeschlossen und werden unter Hochdruck fertig gestellt. Die Aufnahme der ausgeführten Leistungen bzw. des Zustandes des Bestandstragwerks ist abgeschlossen.

Frage 2:

Als ein möglicher Verursacher der Verwerfungen wird ein italienischer Schwertransport vermutet, der am 16.10.2006 von Italien aus in Richtung Deutschland über die Tauernautobahn gefahren ist. Ist es richtig, dass der italienischen Firma ein Transport mit 140 Tonnen bewilligt wurde?

Antwort:

Es ist richtig, dass vom Amt der Kärntner Landesregierung der italienischen Firma ein Transport mit 140 Tonnen Gesamtgewicht bewilligt wurde.

Frage 3:

Existieren Vorgaben der ASFINAG hinsichtlich Einholung statischer Gutachten für die Benutzung der Altersbergbrücke durch Schwerfahrzeuge während der Bauarbeiten? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Prinzipiell werden Sondertransporte vom Amt der Kärntner Landesregierung genehmigt, die ASFINAG gibt eine Stellungnahme zum jeweiligen Sondertransport ab, die dann dem Amt der Kärntner Landesregierung als Grundlage für die Bewilligung dient.

Unabhängig davon gibt es innerhalb der ASFINAG Autobahn Service GmbH Süd die Regelung, dass bei Sondertransporten, die ein Gesamtgewicht von 140 Tonnen überschreiten, vom Antragsteller ein separates, statisches Gutachten für alle Brückenobjekte der betreffenden Fahrtroute zu erstellen und dem Antrag auf Bewilligung beizulegen ist.

140 Tonnen deshalb, da laut derzeit gültiger Normung der statischen Bemessung für den Bauzustand, bei Betrieb der Baustelle im Gegenverkehr, ein max. 150 Tonnen schweres Sonderfahrzeug zugrunde zu legen ist und von der ASFINAG Autobahn Service GmbH Süd intern eine Reserve von 10 Tonnen für Überladungen vorgegeben wird.

Frage 4:

Wurde im Zuge des Bewilligungsverfahrens für den Schwertransport ein statisches Gutachten eingeholt, das mögliche Auswirkungen der baubedingt einseitigen Benutzung der Altersbergbrücke bewertet?

Antwort:

Von Seiten des Amtes der Kärntner Landesregierung als genehmigende Stelle wurde nach Kenntnis der ASFINAG kein entsprechendes Gutachten eingeholt.

Von der ASFINAG wurde beim Projektanten, der die Sanierungsmaßnahmen an der Altersbergbrücke statisch-konstruktiv bearbeitet, angefragt, ob die normgemäße Maximalbelastung von 150 Tonnen für den derzeitigen Bauzustand in der Berechnung berücksichtigt wurde. Es wurde vom Projektanten bekannt gegeben, dass das Bauwerk normgemäß für Sonderfahrzeuge mit maximal 150 Tonnen Gesamtgewicht bei Betrieb der Baustelle im Gegenverkehr bemessen wurde. Der Umstand, dass die Genehmigung des Schwertransportes mit 140 Tonnen Gesamtgewicht im Einklang mit den Verkehrslastannahmen des Projektanten stand, wurde auch von Prof. Greiner als Sachverständigen im Zuge der laufenden Untersuchungen bestätigt.

Frage 5:

Welche Resultate hat das Ermittlungsverfahren zur Bewilligung dieses Sondertransportes durch das Land Kärnten ergeben? An wen ist der Bescheid ergangen?

Antwort:

Das Ermittlungsverfahren zur Bewilligung des Sondertransportes durch das Land Kärnten hat ergeben, dass der Transport mit 140 Tonnen Gesamtgewicht unter genau definierten Randbedingungen die Brücke passieren kann. Dem Antragsteller, ein italienisches Transportunternehmen, wurde ein positiver Bescheid mit entsprechenden Auflagen ausgestellt.

Frage 6:

Stimmt es, dass der Transport laut Bewilligungsbescheid die Brücke nur mit maximal 20 km/h passieren und dass gleichzeitig kein anderes Schwerfahrzeug die Brücke benutzen durfte?

Antwort:

Es stimmt, dass der Transporter laut Bewilligungsbescheid die Brücke nur mit max. 20 km/h passieren durfte und sich gleichzeitig kein anderes Schwerfahrzeug auf der Brücke befinden durfte.

Frage 7:

Wurden die Auflagen bezüglich Höchstgewicht, Höchstgeschwindigkeit von 20km/h und gleichzeitigem Fahrverbot für andere Schwertransporte eingehalten? Wenn ja, durch wen erfolgte die Kontrolle?

Antwort:

Das höchstzulässige Gesamtgewicht von 140 Tonnen wurde um 15 Tonnen überschritten. Auch wurde gegen das Alleinfahrgebot verstoßen, es haben sich gleichzeitig mit dem Schwertransport zwei weitere Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen auf dem Objekt befunden.

Ob die Auflage hinsichtlich Höchstgeschwindigkeit eingehalten wurde, ist derzeit noch Gegenstand eingehender Ermittlungen, ein gesichertes Ergebnis liegt noch nicht vor. Augenzeugenberichten zufolge dürfte allerdings die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h klar überschritten worden sein.

Für die Einhaltung dieser Auflagen ist der zuständige Transporteur sowie der zuständige Transportbegleiter allein verantwortlich, stichprobenartig werden Kontrollen durch die Exekutive durchgeführt.

Frage 8:

Medienberichten zufolge soll gegen die Bescheidbestimmungen betreffend Höchstgewicht für den italienischen Schwertransporter und gegen das gleichzeitige Fahrverbot für andere Schwerfahrzeuge verstoßen worden sein. Wie ist ihr aktueller Informationsstand zu diesen Vorwürfen?

Antwort:

Der Transportunternehmer hat insoweit gegen den Bescheid verstoßen, als dass das höchstzulässige Gesamtgewicht um 15 Tonnen überschritten wurde, nicht im Alleingang gefahren wurde und möglicherweise auch die Geschwindigkeit überschritten wurde.

Frage 9:

Welche Bewilligungen für Sondertransporte wurden für diesen Straßenabschnitt der A10 zwischen Gmünd und Spittal während der Generalsanierung seit 2005 erteilt?

Antwort:

In Summe haben 154 bewilligte Sondertransporte während der Generalsanierung diesen Straßenabschnitt passiert, wobei ca. 50% ein Gesamtgewicht von 40 bis 90 Tonnen, 40% ein Gesamtgewicht von 90 bis 120 Tonnen aufgewiesen haben und lediglich 18 Sondertransporte ein Gesamtgewicht von 120 Tonnen überschritten haben.

Frage 10:

Wie lange wird die Sperre der Tauernautobahn im Bereich Altersbergbrücke bestehen bleiben müssen?

Antwort:

Die Sperre wurde am 14.12.2006 um ca. 13:00 aufgehoben.

Frage 11:

Welche konkreten baulichen und organisatorischen Maßnahmen werden zur Beseitigung der aufgetretenen Schäden an der Altersbergbrücke zu treffen sein?

Antwort:

Nach Abschluss der Expertenuntersuchungen und entsprechend dem Untersuchungsergebnis wurde am 14.12.2006 je Fahrtrichtung ein Fahrstreifen für den PKW- und LKW-Verkehr, allerdings nicht für Sondertransporte, freigegeben.

Als zweiten Schritt werden von der ASFINAG alle baulichen und organisatorischen Maßnahmen zur Beseitigung der Verwerfungen auf der Richtungsfahrbahn Salzburg gesetzt werden, wobei Art und Umfang der Maßnahmen unter der Anleitung von Experten und Sachverständigen derzeit ermittelt werden. Geplant ist zuerst die Richtungsfahrbahn Villach mit ebener Gradienten herzustellen, so dass ab Sommer 2007 je zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung uneingeschränkt zur Verfügung stehen.

Parallel dazu werden die Arbeiten an der Richtungsfahrbahn Salzburg vorgenommen, dass nach Fertigstellung ebenfalls eine uneingeschränkte Nutzung möglich ist. Zurzeit werden mögliche Konzepte (Unterspannung des Tragwerks oder konventionelle Verstärkung des Stahlbaues) unter Einbeziehung aller Fachleute mit Berücksichtigung aller technischen und wirtschaftlichen Faktoren untersucht und im Anschluss das umzusetzende Konzept bestimmt.

Insgesamt wird nach Abschluss der Arbeiten ein den derzeit allgemein anerkannten Regeln der Baukunst (Stand der Technik) entsprechendes Bauwerk dem Verkehr übergeben werden.

Frage 12:

Welche Konsequenzen sind aus der Sperre der A 10-Altersbergbrücke für den PKW- und den LKW-Verkehr zu erwarten?

Antwort:

Nach Beendigung der Sperre am 14.12.2006 ist der PKW-Verkehr mit Ausnahme der einspurigen Verkehrsführung im Bereich des Objekts L40 keinerlei Einschränkungen unterworfen, ebenso der LKW-Verkehr bis 44 Tonnen Gesamtgewicht. Fahrzeuge mit höherem Gesamtgewicht müssen großräumig ausweichen.

Frage 13:

In welchem Ausmaß hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Katschbergstraße durch die Sperre der A 10 erhöht? In welcher Form soll – im Fall einer länger andauernden Sperre der Altersbergbrücke – eine Entlastung der AnrainerInnen der Katschbergstraße vom erhöhten Verkehrsaufkommen erfolgen?

Antwort:

Das Verkehrsaufkommen hat sich insoweit erhöht, als jene PKW und LKW bis 7,5 Tonnen, welche die Tauernautobahn benutzt hätten, schwerpunktmäßig auf die B99 Katschbergstraße ausgewichen sind.

Frage 14:

Wie bewerten Sie Pläne, die parallel zur Tauernautobahn verlaufende Katschbergstraße für den Schwerverkehr zu öffnen?

Antwort:

Eine Öffnung für den Schwerverkehr ist aufgrund der abschnittsweise sehr beengten Platzverhältnisse der Katschbergstraße und den daraus resultierenden Problemen bei Betrieb im Gegenverkehr nur sehr schwer möglich.

Frage 15:

Welche zusätzlichen Kosten sind durch die Verwerfungen und die dadurch notwendige Sperre der A10 insgesamt entstanden? Wer wird diese zusätzlichen Kosten tragen?

Antwort:

Die zusätzlichen Kosten sind derzeit noch nicht exakt quantifizierbar.

Der entstandene Schaden betrifft die Mehrkosten für das Tragwerk infolge der Beschädigung des Tragwerkes, die Kosten für die Zusatz- und Verstärkungsmaßnahmen sowie den Mautentgang, wobei sich der Mautentgang aufgrund des Ausweichens des Verkehrs auf andere mautpflichtige Routen als nicht gravierend darstellt.

Aus dem Titel der Ausführungsmängel werden der ASFINAG keine Kosten entstehen, diese wurden auf Kosten der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft behoben.

Von der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft wurde ebenso wie von einer namhaften österreichischen Stahlbauunternehmung ein Sanierungskonzept vorgelegt, das derzeit untersucht und geprüft wird. Erst wenn entschieden ist, welche Sanierungsmethodik angewandt wird, werden auch die Kosten exakt bekannt sein (Zeithorizont: ca. Mitte Jänner 2007).

Die ASFINAG wird sich jedenfalls an der als Schuldige erkannten Partei in der Höhe des direkt und indirekt entstandenen Schaden regressieren.

Dahingehend finden laufend Gespräche der ASFINAG-Rechtsabteilung mit den Versicherungen der betroffenen Auftragnehmer und Dritten statt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Nutzer keine Kosten aus dem Schadensfall am Objekt L40 treffen werden.

Frage 16:

Wann und durch wen erfolgte die letzte Hauptprüfung der Altersbergbrücke? Welche Resultate erbrachte diese Hauptprüfung?

Antwort:

Die letzte Hauptprüfung wurde 2002 durchgeführt.

Vom Prüfer wurde im Rahmen dieser Hauptprüfung festgestellt, dass die Funktionsfähigkeit und Belastbarkeit in bisherigem Umfang gegeben ist und Maßnahmen aus Gründen der Sicherheit nicht erforderlich sind.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' or 'W' shape with a vertical line extending downwards from the center.