

30. Okt. 2006**ANFRAGE**

der Abgeordneten Mag^a Muttonen und GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend A 10 - Altersbergbrücke

Die Asfinag führt seit September 2005 eine Generalsanierung der A10-Tauernautobahn zwischen Gmünd und Spittal durch: neben der Erneuerung der Fahrbahndecken und der Verbreiterung der Richtungsfahrbahnen ist auch die Generalsanierung von 15 Brückenobjekten, Unterführungen sowie die Erneuerung von 2 Überführungen im Projekt enthalten. Nach dem Abschluss der Bauarbeiten auf der Richtungsfahrbahn Salzburg laufen seit Juli 2006 die Arbeiten auf der Richtungsfahrbahn Villach.

Auch die Altersbergbrücke zwischen Seeboden und Trebesing im Bezirk Spittal wird im Zuge dieses Projekts generalsaniert: Der Verkehr wird seit Juni 2006 über das Brückentragwerk in Fahrtrichtung Salzburg geführt. „Dieser Brückenabschnitt wurde bereits saniert und der Verkehr wird einspurig im Gegenverkehr über die Brücke geleitet. Durch die Bauarbeiten auf der nun in Sanierung befindlichen anderen Brücken-Hälfte in Fahrtrichtung Villach, kam es zu Schwingungen, die zumindest eine der zwischen den beiden Brückentragwerken befindlichen Verbindungsstreben verformte“ (Asfinag, 16.10.2006). Seit dem 16.10.2006 ist daher ein Teil der Tauernautobahn (A10) zwischen Gmünd und Spittal aus Sicherheitsgründen gesperrt.

Diese Sperre auf einer der wichtigsten Nord-Süd-Straßen-Verbindungen hat zu massiven Verkehrsproblemen und kilometerlangen Staus geführt. Pkw werden über die Katschbergstraße umgeleitet; Lkw von bzw. nach Kärnten müssen über die Friesacher Straße (B317) bzw. über den Felbertauern und die Pyhrnautobahn ausweichen.

Über die Ursachen der während der Generalsanierung der 800m langen Altersbergbrücke aufgetretenen Verformungen an 4 von insgesamt 6.000 Stahlträgern wird nach wie vor spekuliert; die möglichen angeführten Gründe für die Verformungen reichen von Materialermüdung über unsachgemäße Arbeiten der Baufirmen bis zu den Folgen eines überschweren italienischen Sondertransports, der durch eine Gewichtsüberschreitung die Probleme ausgelöst haben könnte.

Die ASFINAG hat am 18.10. beim BG Gmünd einen Antrag auf gerichtliche Beweissicherung eingereicht, um mögliche Schadensersatzansprüche gegenüber Dritte geltend machen zu können.

Ungeklärt ist, ob im Zuge des Bewilligungsverfahrens für den Schwertransport die durch die baubedingt einseitige Benutzung der Altersbergbrücke möglicherweise geänderte Statik des gesamten Bauwerks geprüft und einbezogen wurde. Abgesehen von der Klärung der Ursache der Brücken-Verformung und einer möglichen Verschuldensfrage ist aber auch zu hinterfragen, welcher Zeitrahmen und welche konkreten Maßnahmen zur Beseitigung der aufgetretenen Schäden an der

Altersbergbrücke notwendig sein werden und welche Konsequenzen eine möglicherweise länger dauernde Sperre der A10 in diesem Bereich haben wird.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

ANFRAGE :

1. Wie ist der aktuelle Stand der Untersuchungen zur Ursache der Verwerfungen auf der Altersbergbrücke?
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?
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?
4. Wurde im Zuge des Bewilligungsverfahrens für den Schwertransport ein statisches Gutachten eingeholt, das mögliche Auswirkungen der baubedingt einseitigen Benutzung der Altersbergbrücke bewertet?
5. Welche Resultate hat das Ermittlungsverfahren zur Bewilligung dieses Sondertransports durch das Land Kärnten ergeben? An wen ist der Bescheid ergangen?
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?
7. Wurden die Auflagen bezüglich Höchstgewicht, Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und gleichzeitigem Fahrverbot für andere Schwertransporte eingehalten? Wenn ja, durch wen erfolgt die Kontrolle?
8. Medienberichten zufolge soll gegen die Bescheidbestimmungen betreffend Höchstgewicht für den italienischen Schwertransporter und gegen das gleichzeitige Fahrverbot für andere Schwerfahrzeuge verstößen worden sein. Wie ist ihr aktueller Informationsstand zu diesen Vorwürfen?
9. Welche Bewilligungen für Sondertransporte wurden für diesen Straßenabschnitt der A10 zwischen Gmünd und Spittal während der Generalsanierung seit 2005 erteilt?
10. Wie lange wird die Sperre der Tauernautobahn im Bereich Altersbergbrücke bestehen bleiben müssen?

11. Welche konkreten baulichen und organisatorischen Maßnahmen werden zur Beseitigung der aufgetretenen Schäden an der Altersbergbrücke zu treffen sein?
12. Welche Konsequenzen sind aus der Sperre der A10-Altersbergbrücke für den Pkw- und den Lkw-Verkehr zu erwarten?
13. In welchem Ausmaß hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Katschbergstraße durch die Sperre der A10 erhöht? In welcher Form soll – im Fall einer länger andauernden Sperre der Altersbergbrücke – eine Entlastung der AnrainerInnen der Katschbergstraße vom erhöhten Verkehrsaufkommen erfolgen?
14. Wie bewerten Sie Pläne, die parallel zur Tauernautobahn verlaufende Katschbergstraße für den Schwerverkehr zu öffnen ?
15. Welche zusätzlichen Kosten sind durch die Verwerfungen und die dadurch notwendige Sperre der A10 insgesamt entstanden? Wer wird diese zusätzlichen Kosten tragen?
16. Wann und durch wen erfolgte die letzte Hauptprüfung der Altersbergbrücke? Welche Resultate erbrachte diese Hauptprüfung?

The image shows three distinct handwritten signatures in black ink. The top signature, 'Christian Reithofer', is written in a cursive script with a large, stylized 'R'. Below it, another cursive signature reads 'Barbara Reiter'. At the bottom, a third signature, 'Michael Reiter', is also in cursive. The signatures are placed vertically, with some overlapping.