

XXIV. GP.-NR

1605 J

01. April 2009

**ANFRAGE**

der Abgeordneten Vilimsky, Jannach  
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Altersbergbrücke L40

Am 16. Oktober 2006 wurde die Altersbergbrücke auf der Tauernautobahn A10 wegen schwerer Mängel für 2 Monate gesperrt. Als möglicher Verursacher für die Verwerfungen wurde damals ein italienischer Schwertransport vermutet.

Am 30. Oktober 2006 hat die SPÖ-Abgeordnete Mag. Muttonen an den damaligen Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine schriftliche parlamentarische Anfrage (6/J, XXIII. GP) betreffend die A 10 – Altersbergbrücke eingebracht, die wie folgt begründet wurde:

*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 Pyhntalautobahn 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 eingebracht, 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.*

Am 6. September 2008 fand sich in der Tageszeitung „Die Presse“ folgender Bericht:

### **Brücken-Schaden auf A10: Wer zahlt?**

***Bis heute ist die vor zwei Jahren durch einen Schwertransport beschädigte Autobahnbrücke nicht saniert. Der Spediteur ist für den Schaden nicht haftbar zu machen.***

***Klagenfurt.*** Wer bezahlt die Sanierung der schwer beschädigten Altersbergbrücke im Verlauf der Kärntner Tauernautobahn? Diese Frage beschäftigt derzeit die Rechtsabteilungen von Kärntner Landesregierung und Autobahnbetreiber Asfinag. Die Schadenssumme ist beträchtlich. Eine vollständige Reparatur könnte nämlich bis zu zwölf Millionen Euro kosten.

Vor zwei Jahren wurde die Altersbergbrücke über die Landesgrenzen hinaus bekannt: Nachdem ein italienischer Schwertransport über das 800 Meter lange Bauwerk gefahren war, hatte man Schäden am Tragwerk festgestellt. Sie musste für zwei Monate gesperrt werden. Nach aufwendigen Sicherungsarbeiten konnte die Brücke für den Verkehr wieder freigegeben werden. Die deutlich sichtbaren Wellen auf der in Richtung Salzburg führenden Fahrbahn sind bis heute geblieben.

Eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus fünf Baufirmen, hatte kurz vor dem Zwischenfall im Oktober 2006 den Abschnitt im Auftrag der Asfinag saniert. Experten streiten nun über die Frage, ob im Rahmen dieser Sanierung, oder gar schon bei der Errichtung der Brücke vor 33 Jahren Fehler gemacht worden waren, die schließlich in den durch den Schwertransport ausgelösten Schäden mündeten.

Asfinag-Sprecher Volker Höferl: „Erst wenn diese Frage geklärt ist, kann darüber entschieden werden, in welcher Form die Sanierung erfolgt und wer sie zu bezahlen hat.“

Zunächst hatte man gehofft, jenen Transportunternehmer bzw. dessen Versicherung haftbar machen zu können, der kurz vor dem Sichtbarwerden der Schäden einen überschweren Transport über die Tauernautobahn geschickt hatte. Das Gericht in Klagenfurt hat jedoch eine diesbezügliche Klage zurückgewiesen. Das Argument: Dieser Transport sei höchstens der Auslöser für die entstandenen Schäden gewesen, nicht aber die Ursache. Und tatsächlich berichten Autofahrer, die die Tauernautobahn häufig frequentieren, dass die Wellenbildung auf der Brücke schon lange vor dem Zeitpunkt aufgetreten sei, als der Schwertransporter sie überquert hat.

### **Außergerichtliche Lösung?**

*Kärntens Straßenbau-Landesrat Gerhard Dörfler (BZÖ) weist Haftungs-Ansprüche gegenüber dem Land zurück. Man habe die Kompetenz für die Erhaltung des betroffenen Autobahn-Abschnittes an die Asfinag abgetreten, und zwar lange bevor das Schadensereignis eingetreten sei. Sowohl Asfinag als auch Dörfler betonen, dass man die Haftungsfrage möglichst außergerichtlich klären wolle.*

*Eine Auseinandersetzung vor Gericht würde wegen des hohen Streitwerts enorme Kosten verursachen. Außerdem könnten die Sanierungsarbeiten durch ein solches Verfahren um bis zu fünf Jahre verzögert werden.*

*Dass die Altersbergbrücke den Konstrukteuren von Anfang an Probleme bereitete, kann man auf der Homepage des Brückenbauers Waagner-Biro nachlesen. Die Brücke galt 1975 mit 4000 Tonnen verbauten Stahls als größte Stahlverbundbrücke im deutschen Sprachraum. In der Legende zu den Bildern über den Baufortschritt heißt es: „Die besonders ungünstigen geologischen Verhältnisse im Liesertal brachten mit sich, das Tragwerk von Pfeiler zu Pfeiler ohne Hilfsunterstützung zu montieren. Die bei dieser Montage-Methode auftretenden beträchtlichen Durchbiegungen des Tragwerkendes bis zu 1,50 Meter hatten immer zeitraubende Hebe- und nachträgliche Absenkvorgänge mit entsprechenden technischen Risiken auf den vorhergehenden Pfeilern bedingt.“*

*Nach Angaben der Asfinag hat es jedoch zu keiner Zeit „statische Probleme“ gegeben.*

Seit der Beantwortung der Anfrage 6/J aus der XXIII. GP ist einige Zeit vergangen, die Altersbergbrücke ist bis heute noch immer nicht saniert, viele Fragen sind seit Oktober 2006 offen.

Um Informationen zum aktuellen Stand in Bezug auf die Altersbergbrücke zu erhalten, stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

### **Anfrage**

1. Wie ist der aktuelle Stand in Bezug auf die Altersbergbrücke sowohl hinsichtlich des derzeitigen baulichen Zustandes als auch in Bezug auf den Schadensfall von Oktober 2006 und der daran anschließenden Klärung von Ursache, Haftungsansprüchen etc.?
2. Gibt es mittlerweile ein endgültiges Gutachten, was der Grund für den Schadensfall von Oktober 2006 war?
3. Weshalb gilt die Altersbergbrücke derzeit als sicher und ist für den Verkehr freigegeben, d.h. welche Sicherheitsmaßnahmen wurden seit Oktober 2006 getroffen, wie hoch waren die diesbezüglichen Kosten und wer ist dafür auf gekommen?
4. In welchem Umfang sind weitere Sanierungsmaßnahmen erforderlich, wie hoch werden die Kosten dieser Sanierung geschätzt und wer muss diese Kosten übernehmen?

5. Inwieweit gibt es derzeit Einschränkungen für die Benutzung der Altersbergbrücke, beispielsweise welche Fahrzeuge dürfen die Altersbergbrücke nicht benutzen bzw. inwieweit bedingt der bauliche Zustand der Brücke Geschwindigkeitsbegrenzungen?
6. An welchen österreichischen Großbrücken hat es in den letzten 10 Jahren Schadensfälle gegeben?
7. Was waren die Ursachen für die Schadensfälle?
8. Wann sind bezogen auf die einzelnen Schadensfällen die Behebung der Schäden bzw. die entsprechende Sanierung erfolgt, wie hoch waren in den einzelnen Fällen die Kosten für die Sanierung und wer ist für die Kosten aufgekommen?
9. Wann wird es zu einer umfassenden Sanierung der Altersbergbrücke kommen?

*[Handwritten signatures]*

Wien am  
- 1. APR. 2009