

= Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.653.241

16. November 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 16. September 2021 unter der **Nr. 7806/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Luegbrücke gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 3:

- *Seit wann ist der dringende Sanierungsbedarf der Luegbrücke bekannt?*
- *Seit wann ist diese Restlebensdauer der Luegbrücke bekannt?*

Die Erfahrungen aus der umfangreichen Sanierung 2004-2006 bzw. der Bauwerksprüfung 2009 wurden 2010 in einer Studie zum Funktionserhalt der Brücke analysiert. Die Kernaussagen der Studie 2010 sind:

- Konstruktionsbedingt ist eine Instandsetzung einiger wesentlicher Erhaltungsdefizite bzw. eine Ertüchtigung der Brücke nicht möglich
- Begrenzung der Nutzungsdauer der Brücke auf weitere 10 bis 12 Jahre

Um die Nutzungsdauer über die prognostizierte Zeit hinaus zu verlängern, wird die Brücke intensiv überwacht und es werden laufend Instandhaltungsmaßnahmen vorgenommen. Mit der bereits umgesetzten Entlastung der Randbereiche der Brücke, in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h und des aktuell in Bau befindlichen „Sicherheitsnetzes“ werden mögliche Risiken auf ein absolutes Minimum reduziert und die ASFINAG sorgt so dafür, dass die Luegbrücke genauso wie alle anderen Brücken im ASFINAG-Netz den Sicherheitsansprüchen auch weiterhin genügt.

Die zu setzenden Maßnahmen werden zudem laufend, auf Basis neuer Erkenntnisse aktualisiert und angepasst. Die Luegbrücke ist für die Verkehrsteilnehmer:innen weiterhin sicher und

entspricht aktuell den notwendigen Sicherheitsstandards. Klar ist aber, dass die geplante Generalerneuerung der Luegbrücke ehestmöglich in Angriff genommen werden muss.

Zu Frage 2:

- *Wie lange kann eine sichere Verwendung der Luegbrücke noch gewährleistet werden?*

Die Zuverlässigkeit (Sicherheit) einer Brücke findet sich im Verhältnis Tragfähigkeit zu Belastung. Die im Jahr 2021 umgesetzte Querschnittseinschränkung für den Verkehr bzw. die damit verbundene Geschwindigkeitsbeschränkung bedeutet eine wesentliche Reduktion der Belastung der Brücke. Somit können Defizite in der Tragfähigkeit kompensiert werden.

Basierend auf einer massiven Intensivierung der Bauwerksbeobachtung (inkl. Monitoring) werden beim Erkennen von weiteren Zustandsverschlechterungen zusätzliche Maßnahmen (Sicherungsmaßnahmen und/oder Verkehrseinschränkungen/Einspurigkeit) erforderlich sein. Unabhängig davon sind in Abhängigkeit des Bauwerkszustandes weitere konventionelle Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich. Zum jetzigen Zeitpunkt entspricht die Luegbrücke selbstverständlich den notwendigen Sicherheitsstandards.

Zu Frage 4:

- *Welche Maßnahmen wurden seither ergriffen, um rechtzeitig bis zum Ende der Restlebensdauer eine funktionierende Ersatzlösung – in welcher Variante auch immer (Generalsanierung, Neubau, Tunnellösung) – in Betrieb nehmen zu können?*

Im Zuge einer Machbarkeitsstudie 2015 wurde zunächst durch die ASFINAG untersucht, welche grundsätzlichen Möglichkeiten es für den Ersatz der Brücke gibt. Betrachtet und mittels Wirkungsanalyse miteinander verglichen wurden diverse Tunnel-, Brücken- und Kombinationslösungen. Als Auswahlvariante dieser Machbarkeitsstudie ging aus Sicht der ASFINAG eine reine Brückenvariante hervor. Das Ergebnis wurde den politischen Vertreter:innen auf Landes- und Gemeindeebene durch die ASFINAG vorgestellt.

Im Anschluss daran erfolgte die Ausarbeitung eines Vorprojekts, in dem verschiedene Brückenlösungen untersucht wurden. Auch das Ergebnis dieser Untersuchungen wurde durch die ASFINAG offen kommuniziert. Nach Zustimmung des damaligen Verkehrministeriums zum Vorprojekt und der Freigabe zur Fortführung der weiteren Planungsschritte wurde der Antrag auf Einzelfallprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) durch die ASFINAG eingebbracht.

Das BMK stellte per Bescheid fest, dass für das Projekt „Generalerneuerung Luegbrücke“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung gem. UVP-G 2000 durchzuführen ist. Die Gemeinde Gries am Brenner hat gegen diese Entscheidung eine Beschwerde eingebracht. Das Verfahren ist seither beim BVwG anhängig.

Nachdem absehbar wurde, dass es zu Verzögerungen in den Genehmigungsverfahren kommen wird, wurden durch die ASFINAG sofort Maßnahmen zur Reduktion der Belastung der Brücke gesetzt und ein Konzept zur Bestandssicherung erarbeitet, um jedenfalls die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen zu gewährleisten.

Zu den Fragen 5 bis 7 und 9:

- *Ist es richtig, dass der sichere Betrieb der Brücke in der Zwischenzeit nicht einmal mehr bis zum Abschluss einer Generalsanierung oder eines Neubaus gewährleistet werden kann?*
- *Wenn ja: wie konnte es dazu kommen, dass im Rahmen der Aufsicht über das hochrangige Straßennetz der Autobahnbetreiber ASFINAG nicht rechtzeitig Vorsorge für einen unterbrechungsfreien, sicheren Betrieb der Luegbrücke getroffen hat?*
- *Welche Maßnahmen werden nun ergriffen, um diesen unterbrechungsfreien, sicheren Betrieb der Brücke kurzfristig zu gewährleisten?*
- *Wie lange ermöglichen diese Maßnahmen einen sicheren Betrieb der Luegbrücke?*

Die Einschätzung der realen Nutzungsdauer eines Bauwerks ist sehr komplex und von vielen Rahmenbedingungen abhängig, sodass eine seriöse Bezinifferung in Jahren nicht möglich ist. Es wurden/werden hinsichtlich allfälliger Betriebseinschränkungen und zur Vermeidung eines Bauwerksversagens und deren Auswirkung bereits/laufend zahlreiche Maßnahmen gesetzt. Im Jahr 2022 werden diese umfangreichen Maßnahmen fortgesetzt – so wird als Sicherungsmaßnahme eine nicht kraftschlüssige Unterstellung eingebaut.

Aus den Erfahrungen in Bezug auf die Dauer der Genehmigungsverfahren und Bauvorbereitungsmaßnahmen für ähnlich gelagerte Vorhaben in Österreich – diese betragen in der Regel 3 bis 5 Jahre – wurden ab 2014 die notwendigen Schritte eingeleitet. Die ASFINAG wird auch weiterhin alle in ihrem Einflussbereich liegenden Maßnahmen setzen, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten und eine rasche Umsetzung der Generalerneuerung anzustreben.

An vier Stellen errichtete die ASFINAG unter der Luegbrücke eine nicht kraftschlüssige Unterstellung aus Stahl-Fachwerken als Sicherungsmaßnahme, die im Fall eines Versagens der Gelenkkonsolen einen Absturz des Tragwerkes verhindern. Im Falle des Versagens ist eine neuerliche Beurteilung der betrieblichen Weiternutzung der Brücke inklusive allfälliger Maßnahmen vorzunehmen.

Die Unterstellungen aus Stahl-Fachwerken sind die logische Weiterführung bereits umgesetzter Maßnahmen an der Brücke. So führte die ASFINAG jedes Jahr an der Brücke notwendige Instandsetzungen durch, dazu zählen auch sogenannte Pfeilerrückstellungen. Darüber hinaus wurde eine neue Verkehrsführung auf der Brücke eingerichtet, die dafür sorgt, dass der Verkehr mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Brücke mitte hin verschoben wurde. In Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h, konnte dadurch eine Entlastung der Randbereiche der Brücke erzielt werden.

Die ASFINAG geht davon aus, dass die Sicherheitsansprüche mit den bereits gesetzten und in Planung oder Ausführung befindlichen Maßnahmen für die Restnutzungsdauer des Bestandstragwerks gewährleistet bleiben. Ein verdichtetes Überwachungsprogramm gewährleistet zudem, dass das Sicherungskonzept laufend, aufgrund neuer Erkenntnisse angepasst wird. Die Lebensdauer der Luegbrücke kann jedoch nicht unbegrenzt verlängert werden. Das bedeutet, dass die seit Jahren geplante Generalerneuerung die einzige Lösung sein wird, um in diesem Bereich eine langfristige, nachhaltige Verkehrslösung gewährleisten zu können.

Zu Frage 8:

- *Welche Kosten sind mit diesen Maßnahmen verbunden?*

Die zu erwartenden Kosten für die geplanten Maßnahmen im Jahr 2022 belaufen sich derzeit auf rd. € 13 Mio..

Zu Frage 10:

- *Warum wird der von der ASFINAG geplante Neubau der Luegbrücke keiner Evaluierung unterzogen?*

Die Evaluierung betrifft ausschließlich Neubau- und Kapazitätserweiterungsprojekte. Durch die Generalerneuerung der Luegbrücke wird weder eine neue Autobahn/Schnellstraße errichtet noch eine solche kapazitätsmäßig erweitert. Die Notwendigkeit der Generalerneuerung ergibt sich ausschließlich aus dem baulichen Erhaltungszustand der Brücke und in weiterer Folge der Anpassung an den Stand der Technik (RVS-konforme Fahrstreifenbreiten plus Pannenstreifen). Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen werden im Sinne der Verkehrssicherheit selbstverständlich ohne Evaluierung umgesetzt.

Zu Frage 11:

- *Welche zu erwartende Verkehrsfrequenz auf der Brennerautobahn A13 wurde den Planungen für den Neubau der Luegbrücke zugrunde gelegt?*

Aus der Verkehrsuntersuchung ergab sich für die Verkehrsprognose 2035 ein JDTV (Jahresdurchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen) von rd. 38.200 Kfz/24h und ein JDTLV (> 3,5 t) von rd. 10.000 Kfz/24h.

Zu Frage 12:

- *Kann diese Frequenz auch durch einen Tunnel mit zwei Fahrspuren je Richtungsfahrbahn bewältigt werden?*

Die geplante Generalerneuerung der Luegbrücke sieht - wie im Bestand - zwei Fahrspuren je Richtungsfahrbahn vor. Entsprechend dem aktuellen Stand der Technik hängt die erforderliche Fahrbahnbreite nicht nur von der Anzahl der Fahrstreifen ab. So erfordern betriebliche und bauliche Erhaltungsmaßnahmen die Sperre einzelner Fahrstreifen bzw. besteht für sicherheitstechnische Überprüfungen, Instandhaltungstätigkeiten und Tunnelübungen die zum Teil gesetzmäßig vorgeschriebene Notwendigkeit, derartige lange Tunnelanlagen komplett für den gesamten Verkehr zu sperren. In Hinblick auf die nur eingeschränkt nutzbaren Umleitungsmöglichkeiten über die Landesstraße B 182 ist in derartigen Fällen mit entsprechenden Kapazitätsengpässen zu rechnen. Im Falle von Ereignissen, wie beispielsweise Auslösungen der Höhenkontrolle oder technischen Störungen, ist ebenfalls im Regelfall die gesamte Tunnelanlage zu sperren und mit einem entsprechenden Staufluchtverkehr zu rechnen. Ein etwaiger Staufluchtverkehr würde zu einer entsprechenden zusätzlichen Belastung der Bevölkerung an den Ausweichstrecken führen.

Im Sommerreiseverkehr reicht der Stau zu Spitzenzeiten an der Mautstelle Sterzing bis auf die österreichische A13 Brenner Autobahn zurück. In derartigen Fällen müsste bei einem Tunnel eine Blockabfertigung geschaltet werden, welche zu vergleichbaren Problemen führen kann. Derartige Blockabfertigungen gibt es im Tiroler Landesstraßennetz mehrfach im Reiseverkehr. So waren es etwa in den heurigen Sommermonaten zwischen 80 und 100 Stunden, in welchen der Rückstau der Mautstelle Sterzing bis auf die österreichische A13 Brenner Autobahn zurückgereicht hat.

Ebenso wäre in einem Tunnel mit nur zwei Fahrstreifen die Bildung einer Rettungsgasse nicht möglich und aufgrund der Lage des Tunnels wäre die Erreichbarkeit für Einsatzdienste nur unter erschwerten Bedingungen möglich. Zusätzlich ist bei Winterdiensteinsätzen damit zu rechnen, dass es erfahrungsgemäß im Übergangsbereich der trockenen Fahrbahn im Tunnel und dem Tunnelvorportalbereich bei Schneefall zu gefährlichen Situationen kommen kann. Auch in derartigen Fällen stellt die Erreichbarkeit die Einsatzdienste vor besonderen Herausforderungen.

Somit kann zusammengefasst werden, dass im gegenständlichen Bereich ein Tunnel mit zwei Fahrstreifen (ohne Pannenstreifen - also mit 7,50m Fahrbahnbreite) aus betrieblicher Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht ausreichend ist.

Zu Frage 13:

- *Welche zu erwartende Verkehrs frequenz wird der ab dem Jahr 2023 geplanten Gesamtsanierung der Brennerautobahn A13 zugrunde gelegt?*

Diese Frage kann nicht beantwortet werden, da keine Gesamtsanierung der Brennerautobahn A13 ab dem Jahr 2023 geplant ist und die Verkehrszahlen je Streckenabschnitt deutliche Unterschiede aufweisen. So sind diese z.B. auf der Europabrücke deutlich höher als auf der Luegbrücke.

Zu Frage 14:

- *Ist Ihnen bekannt, dass das als Grundlage für den Neubau der Luegbrücke herangezogene Gutachten des Univ. Prof. Dr. Konrad Bergmeister im Variantenvergleich einen Tunnelquerschnitt T3 mit einer Fahrbahnbreite von 12,9 m unterstellt, obwohl bisher in Österreich kein Tunnel mit den Abmessungen von T3 ausgeführt wurde?*

Klargestellt wird, dass das Gutachten von Univ. Prof. DDr. Konrad Bergmeister nicht Grundlage für die bisherigen Planungen der ASFINAG und die Entscheidung zur Genehmigung des Vorprojektes zur Generalerneuerung Luegbrücke durch das Verkehrsministerium war.

Die Entscheidung zur Generalerneuerung basiert auf einer Voruntersuchung (siehe Antwort zur Frage 4), im Zuge derer eine Vielzahl an möglichen Varianten, darunter auch verschiedene Tunnellösungen, geprüft wurden. Ziel war es, eine Verkehrslösung zu erarbeiten, welche zukunftsorientiert und verkehrssicher ist und die besonderen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt.

Der Weg bis zur Entscheidungsfindung wurde seitens ASFINAG stets offen und transparent mit der Gemeindespitze und dem Land Tirol kommuniziert und diese in den Prozess eingebunden. So fanden bereits 2016 erste dezidierte Gespräche hinsichtlich des Bedarfs einer Generalerneuerung statt und es wurde informiert, dass eine Brückenlösung die optimale Variante ist. Weitere Gespräche folgten in den darauffolgenden drei Jahren. Die ASFINAG hat sich in weiterer Folge in Abstimmung mit dem Land Tirol und dem Planungsverband bereit erklärt, die von ihr getroffene Variantenentscheidung nochmals durch ein unabhängiges Expert:innengutachten prüfen zu lassen.

Ein von Univ. Prof. DDr. Bergmeister zusammengestelltes international besetztes Expert:innen-Team hat sich dann mit allen Fragen rund um eine „Brücke“ oder eines „Tunnels“ im Bereich Gries am Brenner/Lueg auseinandergesetzt und dies bewertet. Sowohl bei der Tunnellösung als auch bei der Brückenlösung sind die Gutachter:innen von einer Breite von 12,90 m ausgegangen, das entspricht pro Fahrtrichtung jeweils zwei Fahrstreifen plus Pannenstreifen. Nur diese Breite erfüllt die gesetzten Ziele in punkto Verkehrssicherheit und Verfüg-

barkeit auf der A13 Brennerautobahn. Derartige Querschnitte sind in Österreich keine Besonderheit. So wurden derartige Querschnitte zum Beispiel an der S1 Wiener Außenring Schnellstraße bereits bei ähnlichen Verhältnissen bei Tunneln ausgeführt (Tunnel Rannersdorf, Trautenberg, Stetten, Kreuzenstein).

Zu Frage 15:

- *Deutet die Annahme eines Tunnelquerschnittes T3 im Variantenvergleich darauf hin, dass auch die neue Luegbrücke sechsspurig geplant wird?*

Anzumerken ist, dass die Bezeichnung T3 seit Jahrzehnten überholt und nicht Bestand der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen ist.

Die Planungen zur Generalerneuerung Luegbrücke sehen, wie im Bestand, zwei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn vor. Entsprechend den Anforderungen an die Verkehrssicherheit bei Autobahnen mit der Bedeutung einer A13 Brennerautobahn ist auf der Luegbrücke ein durchgehender Pannenstreifen erforderlich und in den Planungen berücksichtigt.

Der Regelquerschnitt der Brücke wurde darüber hinaus so geplant, dass dieser zukünftig auch den Anforderungen einer 4+0-Verkehrsführung (eine Richtungsfahrbahn gesperrt, auf der anderen Richtungsfahrbahn stehen 4-Fahrspuren zur Verfügung) entspricht. Das ist einerseits für die anstehende Brückenerneuerung und andererseits für zukünftige Erhaltungsmaßnahmen notwendig, um je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen zur Verfügung stellen zu können. Die Mindestbreite für eine 4+0-Verkehrsführung beträgt gemäß RVS je Richtungsfahrbahn 12,50 m. Aufgrund des hohen LKW-Anteils und den Entwicklungen bei den Fahrzeugabmessungen (Pkw-Fahrzeuge werden breiter) ist eine Breite von 12,90 m geplant.

Zusammengefasst ist somit festzuhalten, dass die Verbreiterung der Brücke unter den Gesichtspunkten der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Vereinfachung betrieblicher Notwendigkeiten erfolgt. Die Pannenstreifen werden nur als Manipulationsflächen in Fragen der betrieblichen und baulichen Erhaltung und in Sicherheitsfällen benötigt. Darüber hinaus ist die Verbreiterung wesentliche Grundbedingung für ein flüssiges Aufrechterhalten des Verkehrs während der Bauphase (Generalerneuerung). Eine Freigabe oder Erweiterung des Pannenstreifens im Sinne einer Kapazitätserweiterung des Netzes ist jedenfalls nicht vorgesehen.

Zu Frage 16:

- *Wie verträgt sich die Vorhaltung einer derartigen Kapazität mit den Bestrebungen, den Güterverkehr auf die Schiene und damit in den in Bau befindlichen Brennerbasistunnel zu verlagern?*

➤

Durch die Generalerneuerung der Luegbrücke kommt es zu keiner Erhöhung der Kapazität auf der A13 Brennerautobahn und diese konterkariert somit auch nicht die Bestrebungen, den Güterverkehr auf die Schiene und damit in den in Bau befindlichen Brennerbasistunnel zu verlagern.

Leonore Gewessler, BA

