

1932/AB
vom 11.07.2025 zu 2385/J (XXVIII. GP)

bmimi.gv.at

■ Bundesministerium
 Innovation, Mobilität
 und Infrastruktur

Peter Hanke
 Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Walter Rosenkranz
 Parlament
 1017 W i e n

ministerbuero@bmimi.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.378.123

. Juli 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Steiner und weitere Abgeordnete haben am 13. Mai 2025 unter der **Nr. 2385/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Würden Sie selbst noch über die Luegbrücke fahren, Herr Minister?“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- Wie viele statisch-konstruktive Gutachten wurden bei jeweils welchen Firmen seit dem Jahr 2015 im Hinblick auf den Tragfähigkeitszustand der Luegbrücke beauftragt?
 - a. Schlägt eines dieser Gutachten eine komplette Sperrung für den Verkehr vor?
- Wie viele statische Gutachten bescheinigen den gegenwärtigen Tragwerkszustand der Luegbrücke?
- Gibt es ein Gutachten, das aufgrund des aktuellen Zustands eine komplette Sperrung für den Verkehr vorschlagen würde?
 - a. Falls ja, wann wurde dieses Gutachten erstellt?

Seit dem Jahr 2015 wurden 6 Gutachten im Hinblick auf den Tragfähigkeitszustand der Luegbrücke bei folgenden Firmen beauftragt:

- 2015 – Bauwerksprüfung – Ebenbichler ZT GmbH
- 2018 – Bauwerksprüfung – Ebenbichler ZT GmbH
- 2021 – Bauwerksprüfung – Ebenbichler ZT GmbH
- 2021 – Studie zur vorübergehenden Bestandssicherung – Baumann + Obholzer ZT GmbH
- 2021 – Gutachten zur Standsicherheit der Gelenkfugen Luegbrücke – ZMI – Zilch + Müller Ingenieure GmbH München

- 2024 – Bauwerksprüfung – ARGE Ebenbichler ZT GmbH + FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH

Keines der Gutachten schlägt eine komplette Sperrung für den Verkehr vor.

Zu den Fragen 4 und 5:

- Auf welcher Gutachtensgrundlage wurde die Reduktion auf eine Fahrspur veranlasst?
 - a. Wurde diese Maßnahme in einem Gutachten konkret vorgeschlagen?
 - i. Falls ja, auf welchen Tag ist dieses Gutachten datiert?
- Welche konkreten sicherheitsrelevanten Mängel haben Sie dazu veranlasst, die Reduktion der Fahrstreifen als „unerlässlich“ zu erachten?

Die Reduktion auf eine Fahrspur aufgrund von Korrosionsmängeln an den Tragwerkskonsolen war eine der geforderten Maßnahmen, damit die Benutzbarkeit des Verkehrsweges bestätigt werden konnte (Bauwerksprüfung 2024). Diese Maßnahme wurde im Gutachten vom 15. Juli 2024 vorgeschlagen.

Zu Frage 6:

- Wie wird der Begriff „unerlässlich“ in technischer Hinsicht definiert, und durch welches Fachgremium wurde diese Einschätzung letztlich bestätigt?

Der Begriff "unerlässlich" wird in technischer Hinsicht definiert, dass darauf nicht verzichtet werden kann.

Letztlich wird diese Einschätzung der Bauwerksprüfer:innen durch ein Technisches Gremium, das sich aus internen und externen Expert:innen zusammensetzt, bestätigt.

Zu Frage 7:

- Wurde der statische Zustand der Brücke als derart unzureichend bewertet, dass selbst der Einsatz temporärer Verstärkungsmaßnahmen (z.B. Unterspannungen, Stützsysteme, Entlastungsbauwerke) unzureichend wären, um eine zweistufige Verkehrsführung zu ermöglichen?

Die möglichen bzw. erforderlichen Maßnahmen wurden in den Bauwerksprüfungen 2021 und 2024 angeführt.

Zu den Fragen 8 und 9:

- Wie wird die Tragfähigkeit der Brücke aktuell überwacht (z.B. durch Sensorik, Intervallprüfungen)?
- Gab es im Zuge einer solchen bisherigen Überwachung Auffälligkeiten oder Anzeichen für eine plötzliche Verschlechterung des statischen Zustands?

Die Überwachung der Tragfähigkeit erfolgt durch:

- Regelmäßige visuelle Kontrollen (Tragwerkskonsolen mindestens einmal im Quartal, gesamtes Tragwerk mindestens einmal jährlich, und nach Detektion von Ereignissen der Monitoringanlagen)
- Schallemissionsanlage zur Detektion von Spanndrahtbrüchen im Bereich der Tragwerkskonsolen

- Dauerüberwachung von Lagerkräften, Lagerwegen, Dehnungen, Temperatur

Seit Installation der Schallemissionsanlage wurden bereits mehrere Spanndrahtbrüche detektiert.

Zu den Fragen 10 und 11:

- Ist Ihnen bekannt, dass Ingenieure und Arbeiter, die in den Sachverhalt rund um die Luegbrücke involviert sind, für sich selbst das Befahren der Brücke ausschließen?
- Ist Ihnen bekannt, ob in den Sachverhalt involvierte Personen dringend appellieren, die Brücke aus Sicherheitsgründen zu sperren?

Dies entzieht sich meiner Kenntnis.

Zu Frage 12:

- Kann für das aktuelle Verkehrsaufkommen auf der Luegbrücke der gleiche Sicherheitsstandard garantiert werden, wie für eine vergleichbare neue Brücke?

Wie auch andere Bauwerke aus den 60er Jahren entspricht die Luegbrücke nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik.

Zu Frage 13:

- Können Sie einen Kollaps der Brücke ausschließen, der auf den baufälligen Zustand der Brücke bzw. vor allem auf nicht getroffenen Maßnahmen zurückzuführen wäre?

Ein Kollaps der Brücke kann durch die getroffenen Maßnahmen ausgeschlossen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

