

# Asfinag saniert über drei Jahre A10-Tunnel



Die Notwendigkeit der Sanierung ist unübersehbar, wie die Abnutzungsercheinungen der Innenschale des Brentenbergtunnels verdeutlichen. BILD: SN/ASFINAG

130 Millionen Euro fließen in die Erneuerungen zwischen Golling und Werfen. Eine „Salamitaktik“ soll zu befürchtende Staus vermindern.

**SALZBURG.** Auf Pendler, die die Tauernautobahn (A10) nutzen, kommt eine große Belastungsprobe zu. Die fünf Tunnel zwischen den Anschlussstellen Golling und Werfen müssen erneuert werden. „Wir müssen mit der Sanierung beginnen. Die Tunnelanlagen sind in die Jahre gekommen“, sagt Asfinag-Geschäftsführer Andreas Fromm. Er ist am Mittwoch nach Salzburg gereist, um die Bürgermeister der Anrainergemeinden zu informieren.

Der Baubeginn für das knapp 130 Millionen Euro schwere Projekt ist für September 2022 geplant. „Eine weitere Verschiebung ist aus unserer Sicht nicht möglich“, sagt Fromm. „Wir laufen Gefahr, dass ungeplante Ausfälle auftreten.“ Die Dringlichkeit der Sanierung sei augenscheinlich. Die Röhren wurden Ende der 1960er- bzw. Anfang der 1970er-Jahre errichtet und zuletzt 2009 „zwischensaniert“.

Nun sei eine Generalsanierung nötig. In den Tunnel soll die Innenschale neu verkleidet und eine LED-Beleuchtung installiert werden. Damit solle zugunsten der Sicherheit das derzeit düstere

Erscheinungsbild aufgehellt werden. „Das wird ein komplett anderes Gefühl sein, da durchzufahren“, meint der Geschäftsführer. Neben den Tunnel samt deren Technik werden auch sieben Brücken und eine Galerie saniert.

Die Asfinag plant bis Ende 2024 fünf Bauphasen, in der es teils massive Verkehrsbeeinträchtigungen geben wird. „Es wird zu Staus kommen“, kündigt Fromm an. Für Entlastung soll eine „Salamitaktik“ sorgen, wie Projektleiter Hanspeter Treichl sagt. In den Winter- und Sommermonaten werden jeweils Pausen eingelegt, um Rücksicht auf das saisonale Verkehrsaufkommen zu nehmen. „Wir werden in dieser Zeit die Baustelle komplett rückbauen“, sagt Fromm. Während der Bauzeiten im Frühling und im Herbst wird auf insgesamt 14 Kilometern Länge (davon 5,5 Kilometern Tunnel) ein Gegenverkehrsbebereich mit je einer Spur eingerichtet. In den Tunnel gilt dann Tempo 60, außerhalb Tempo 80.

In der Tunnelgruppe Werfen bestehend aus Brentenbergtunnel, Zetzenbergtunnel und Helbersbergtunnel soll ab Sommer 2024 wieder freie Fahrt herrschen. In den längeren Anlagen Ofenauer Tunnel und Hieflertunnel muss laut Plan im Herbst 2024 die Röhre in Fahrtrichtung Salzburg noch einmal gesperrt werden. Die Ver-



GRAFIK: SN/ASFINAG

kehrsfreigabe ist für Dezember 2024 vorgesehen. Die Gesamtfertigstellung, die keine weiteren Verzögerungen bringen soll, wird sich noch bis Juni 2025 ziehen.

Während der Bauzeit will der Autobahnbetreiber für den öffentlichen Verkehr werben. So sollen auf Überkopfwegweisern Hinweise auf Zugverbindungen und Park-and-ride-Plätze eingebildet werden. Während auf der Straße massive Einschränkungen zu erwarten sind, sollen Züge ungehindert rollen. „Wir

BILD: SN/SENDLHOFFER



„Es besteht die Gefahr ungeplanter Ausfälle.“

Andreas Fromm, Asfinag

haben mit den ÖBB abgestimmt, dass es keine Baustellen oder Schienenersatzverkehre auf der Pendlerstrecke nach Salzburg geben wird“, sagt Fromm. Zudem plane man bei der Raststelle in Eben Plätze auszuweisen, an denen sich Fahrgemeinschaften bilden könnten.

Lange werden die Baumaschinen auf der A10 nach den Sanierungen nicht ruhen. Die Asfinag nimmt sich ab 2026 das nächste Großprojekt vor. Dann soll mit der Instandsetzung des Tauernuntunnels und des Katschbergtunnels begonnen werden. **sendl**