

03.02.2023

## **Neue Fahrbahn für Arlbergtunnel mit zwei Sperren 2023 und 2024**

Mehr Sicherheit durch neue Fahrbahn – bereits früher bewährtes Umleitungskonzept wird erneut mit allen Beteiligten vorbereitet und geplant

Am 24. April 2023 beginnt die ASFINAG die umfassenden Sanierungen an der knapp fünf Jahrzehnten alten Fahrbahn im Arlbergtunnel. Deshalb kommt es in den Sommermonaten 2023 und 2024 zu jeweils mehrmonatigen Sperren dieser wichtigsten Straßenverbindung zwischen Tirol und Vorarlberg. In intensiven Gesprächen mit Gemeinden, Behörden, Ländern und Partner wie etwa die Wirtschaftskammern plant die ASFINAG, gemeinsam wieder auf die bewährte Umleitungsvariante mit Ziel- und Quellverkehrszonen zu setzen. Diese Verkehrslösung wird aktuell mit allen vorbereitet und soll während der Sperre dafür sorgen, dass trotz höchstmöglicher Mobilität zu keinen Verkehrsinfarkten auf der Umleitungsstrecke Arlbergpass kommt.

Die ASFINAG investiert 75 Millionen Euro in den kommenden beiden Jahren in die Sanierung. Neben der kompletten Erneuerung der Fahrbahn saniert die ASFINAG auch die Tunnelbeschichtung und die Entwässerung im Tunnel.

## **Alternativlose Tunnelsperren in den Jahren 2023 und 2024**

Mit 24. April 2023 wird die Verkehrslösung für die Dauer der Vollsperre des Arlbergtunnels erneut auf die Härteprobe gestellt. Für fünf Monate im Jahr 2023 und sechs Monate im Jahr 2024 steht der 14 Kilometer lange Tunnel nicht zur Verfügung – es wird die komplette Fahrbahn sowie die Hauptentwässerung sowie die Beschichtung erneuert. Während dieser Arbeiten müssen auch diverse Sicherheitselektronik-Einrichtungen und die Entlüftung ausgeschaltet werden. Ohne aktive Sicherheitssysteme darf aus Gründen der Sicherheit kein Verkehr durch den Tunnel. Ebenfalls kann aus Arbeitssicherheitsgründen während der Tätigkeiten kein Verkehr die Baustelle passieren. Die Sperre ist daher alternativlos.

Für die Verkehrslösung kamen wieder alle an einen Tisch: von den Behörden, den Landesstraßenverwaltungen über die Einsatzorganisationen bis zu den Wirtschaftskammern, Anrainergemeinden sowie Tourismusverbände. In den Gesprächen zeigte sich eindeutig, wieder auf die bewährte Verkehrslösung der ersten Bauphase zu setzen. Genau diese Lösung wird aktuell wieder mit den Behörden und Beteiligten vorbereitet – die ASFINAG wird dazu in den kommenden Wochen und Monaten eine intensive Informationskampagne durchführen.

## **Nur mit Ausnahmeregelungen geht es über den Pass**

Der Arlbergpass ist ab Beginn der Vollsperre die regionale Ausweichroute. Am Wochenende kann es dann auf der Passstrecke aufgrund von Verkehrsüberlastungen zu Verzögerungen kommen. Die ASFINAG rät deswegen bereits jetzt: ausreichend Zeit für die Fahrt in diesem Jahr einplanen und – sofern möglich – eine der großräumigen Ausweichrouten nutzen. Diese führen etwa über Rosenheim-München (Deutschland), über Gotthard und San Bernardino (Schweiz) oder über den Fernpass, sofern die dort geltenden Verkehrsregelungen erfüllt werden.

### **Ausweichrouten für die Zeit der Vollsperre:**

- Arlbergpass Straße (B 197/L 197)
- Fernpass (B 179)
- Strecke Rosenheim-München (Deutschland)
- Gotthard (Schweiz)
- San Bernardino (Schweiz)

## **Verkehrslösung auf Basis von Kernzonen für den Schwerverkehr**

Besonderes Augenmerk legte die ASFINAG auf eine nachvollziehbare und tragfähige Lösung für die Wirtschaft, die mit den Behörden und den Wirtschaftskammern abgestimmt ist bzw. noch im Detail erörtert wird. Ein klar definierter Bereich von Ziel- und Quellverkehr soll es Lkw ermöglichen, den Arlbergpass zu nützen. Für die Wochenenden besteht ein zusätzliches Fahrverbot für Pkw mit schweren Anhängern von über 750 Kilogramm, damit der Verkehr ohne große Probleme über den Pass geführt werden kann. Hinsichtlich des Fahrverbotes ist die derzeitige Überlegung, eine Zufahrt zu den

Campingplätzen zu den Tagesrandzeiten mit entsprechend weniger Verkehr zu ermöglichen.

Die ASFINAG stellt auch zusätzlich Finanzmittel bereit, damit die Pässstrecke als regionale Umleitung rechtzeitig „fit gemacht“ wird. So wurde gemeinsam in eine Fußgänger- und Radwegüberführung investiert, die gerade während der Sperren notwendig sein werden.

## **Großräumig ausweichen oder öffentlichen Verkehr nützen**

Wichtigster Tipp: Wer die Möglichkeit hat, sollte den Arlbergpass in dieser Zeit umfahren und eine der großräumigen Ausweichrouten oder die Angebote des Öffentlichen Verkehrs wie etwa der Bahn nutzen. Für alle anderen gilt: viel Geduld und hohe Konzentration bei der Fahrt über den Pass. An Spitzentagen kann es am Pass zu mehr als 20.000 Pkw in der Zeit der Umleitung kommen. Das zeigte die Erfahrung aus den ersten beiden Sperren in den Jahren 2015 und 2017.

Für Einzelereignisse wie Unfälle, ärztliche Notfälle oder ähnlichen Einsätzen werden wiederum entsprechende Pläne gemeinsam mit der Polizei- und den Blaulichtorganisationen erstellt. Auch bei Elementarereignissen wie Wintereinbruch gibt es entsprechende Einsatzpläne.

## **Mega-Baustelle mit Fokus auf Nachhaltigkeit**

Ressourcenschonung ist selbst bei einer Baustelle dieser Dimension für die ASFINAG von höchster Bedeutung. Bei der 23.500 Kubikmeter umfassenden Betonfahrbahn setzt die ASFINAG deshalb auf Recycling. Rund 60 Prozent der alten Fahrbahn werden vor Ort wieder verwendet und eingebaut, nachdem das Material in einer Mischanlage aufbereitet wurde. Weil eben keine Deponieflächen notwendig sind und das Recycling großteils vor Ort stattfindet, werden Abfälle und Lkw-Fahrten deutlich eingespart. Beim Hochbau im Bereich des Mautplatzes kommt verstärkt Holz als Baumaterial zum Einsatz. Das gilt auch für die Fußgängerbrücke für Kundinnen und Kunden am Mautplatz.

## **Keine Nachteile durch Sperren für Jahreskarten-Besitzer:innen**

Kundinnen und Kunden werden aufgrund der Sperren des Tunnels in den Jahren 2023 und 2024 keine Nachteile haben. Für Besitzer:innen von Jahresmautkarten

bedeutet das: Die Gültigkeit des Jahrestickets wird um die Dauer der Sperre automatisch verlängert.

## **Eckdaten Sanierung Arlbergtunnel 2023 und 2024**

- Länge Arlbergtunnel: 13.972 Meter
- Inbetriebnahme: 1. Dezember 1978
- Kosten zweite Phase Sanierung: 75 Millionen Euro
- Geplante Sperren: 24. April bis 6. Oktober 2023; 15. April bis 22. November 2024
- täglicher Verkehr im Tunnel: 8.000 Fahrzeuge/24 Stunden
- 23.500 m<sup>3</sup> Betonfahrbahn
- 105.000 m<sup>2</sup> Asphalttragschicht
- 110.000 m<sup>2</sup> Tunnelbeschichtung
- 12.000 m<sup>2</sup> Abdichtung Galeriebauwerke

## **Eckdaten Modernisierung Mautplatz St. Jakob**

- Investition Modernisierung Mautplatz: 30,5 Millionen Euro
- 3.900 Quadratmeter Betondecke
- 1.200 Kubikmeter Holzkonstruktionen
- 340 Tonnen Stahlbau
- 2.000 Kubikmeter Beton
- Rund 50.000 Quadratmeter an Oberflächenwässer werden künftig in zwei Becken mit je 900 Kubikmeter Volumen fachtechnisch gereinigt