

vom 21/09/26

Antrag

W WELS Büro des Bürgermeisters	
Eingel.	15. Sep. 2026 9:02
Tgb.Nr.	54505



Wels

Gemeinderatsfraktion

Dr. Koss-Str. 1, 4600 Wels, 07242/46869

einstimmig - mit Stimmenmehrheit
angenommen - ~~abgelehnt~~ - zurückgestellt

Der Vorsitzende:

Dringlichkeitsantrag nach § 7 GOGR für die GR-Sitzung am 21. September 2026

32 JA (FPÖ, SPÖ, ÖVP, NFG, NEOS
Grüne ohne GR Faber Miriam)
1 ENTH. (Gr Faber Miriam)

Der Gemeinderat möge beschließen:

1. Der Dringlichkeitsantrag entspricht den Formerfordernissen nach § 7 Abs. 1 GOGR
2. Diesem Antrag die Dringlichkeit zuzuerkennen.
3. Der Gemeinderat der Stadt Wels ersucht die ASFINAG, vorrangig zu überprüfen, ob im ersten Bauabschnitt der Generalerneuerung der Tunnel Noitzmühle und Steinhaus an der A 8 Innkreis Autobahn (Welser Westspange) anstelle der durchgehenden Totalsperre einer Fahrtrichtung eine – wenn auch eingeschränkte – Verkehrsführung in beiden Fahrtrichtungen ermöglicht werden kann. Sollte dies nicht möglich sein, ersucht der Gemeinderat die ASFINAG, den Bauablauf ohne Einschränkung auf Qualität und Sicherheit so zu gestalten und zu beschleunigen, dass die Dauer der Totalsperre so kurz wie möglich gehalten wird und eine Öffnung in beiden Richtungen früher als geplant erfolgen kann.

Begründung

Die mit 15. September 2026 beginnende Generalsanierung wird massive Auswirkungen auf Wels und das Welser Stadtgebiet haben. Die beschilderte Umleitung über die A 25 Welser Autobahn Richtung Linz/Wien bis zum Knoten Haid und weiter auf der A 1 West Autobahn in Richtung Voralpenkreuz und Salzburg wird voraussichtlich nicht von allen befolgt werden. Erwartet wird eine Verlagerung von Durchzugsverkehr in das Welser Stadtgebiet, insbesondere auf die Ost-Tangente. Deshalb ist die Frage einer Vermeidung oder Verkürzung der durchgehenden Sperre jetzt zu stellen und nicht erst dann, wenn die Mehrbelastung bereits eingetreten ist. Ab April 2027 findet darüber hinaus die OÖ Landesgartenschau statt, die rund 178 Tage bis in den Oktober 2027 dauert und zu der rund 400.000 Besucherinnen und Besucher erwartet werden. Die Einschränkung auf der Welser Westspange und das erhöhte Verkehrsaufkommen zur Landesgartenschau kann das schon jetzt teilweise fragile Verkehrsnetz der Stadt Wels zum Erliegen bringen. Daher ersuchen wir die Verantwortlichen der ASFINAG um die Vermeidung einer Totalsperre und um eine möglichst rasche Abwicklung der Generalsanierung, damit die Öffnung in beiden Richtungen früher als geplant erfolgen kann.

Für den zweiten Bauabschnitt ab Herbst 2027 sieht die ASFINAG auf der bis dahin sanierten Fahrbahn selbst einen Gegenverkehrsbetrieb mit je einer Spur pro Richtung vor. Ein eingeschränkter Verkehr ist auf dieser Strecke also grundsätzlich darstellbar. Es ist ausdrücklich nicht Anliegen dieses Antrages, der ASFINAG eine bestimmte Bauweise oder Verkehrsführung vorzugeben – die Abwicklung der Baustelle auf dem hochrangigen Netz liegt in ihrer Zuständigkeit und Verantwortung. Wir ersuchen jedoch darum, die gewählte Variante nochmals zu überprüfen und offenzulegen, welche Möglichkeiten bestehen, eine durchgehende Totalsperre einer Fahrtrichtung zu vermeiden oder zumindest zu verkürzen.

Als Grund dafür, dass ein Gegenverkehrsbetrieb im ersten Bauabschnitt nicht in Betracht komme, wird unter anderem die Tunnellüftung genannt. Dieser Einwand ist ernst zu nehmen: Für Richtungsverkehr ausgelegte Tunnel werden in der Regel längsbelüftet, was im Brandfall bei Verkehr in beiden Fahrtrichtungen zusätzliche Anforderungen stellt. Ein grundsätzliches

Ausschlusskriterium ist er nach unserem Verständnis jedoch nicht: Nach dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz ist eine Längslüftung auch bei Gegenverkehr zulässig, wenn eine Tunnel-Risikoanalyse dies als annehmbar ausweist oder begleitende Maßnahmen gesetzt werden – etwa eine angepasste Verkehrssteuerung, kürzere Abstände der Notausgänge oder eine Rauchabsaugung. Auch die Auslegungsgrundlagen der ASFINAG führen den Gegenverkehrsbetrieb als eigenen Betriebsfall mit eigenen Kennwerten. Es geht daher um eine Frage der fachlichen Bewertung und der flankierenden Maßnahmen, die zu beurteilen allein der ASFINAG zusteht. Dass bei einer Tunnelsanierung die Sicherheit an erster Stelle steht, ist für uns selbstverständlich und unbestritten. Sicherheit endet aber nicht an den Tunnelportalen: Zusätzlicher Durchzugsverkehr auf Straßen, die dafür nicht gebaut sind, ist nicht nur der Lebensqualität abträglich, sondern auch für die Sicherheit der Menschen in der Stadt ein Thema – insbesondere für Kinder, Zufußgehende und Radfahrende. Wir ersuchen daher, beide Seiten dieser Sicherheitsabwägung zu berücksichtigen.

Daran anknüpfend erlauben wir uns die Anregung, zu prüfen, ob die Erneuerung der Lüftungs- und Sicherheitstechnik zeitlich vorgezogen und priorisiert werden kann. Wäre die sanierte Röhre früher in einem Zustand, der einen Gegenverkehrsbetrieb zulässt, so ließen sich die verbleibenden Arbeiten unter eingeschränktem Verkehr beziehungsweise in Nacht- und Wochenendsperren abwickeln und die durchgehende Vollsperrung entsprechend verkürzen. Ob und in welchem Umfang das möglich ist, kann nur die ASFINAG selbst beurteilen; wir ersuchen jedoch, diese Möglichkeit zu prüfen und das Ergebnis nachvollziehbar darzulegen.

Dass Generalsanierungen von Tunneln auch ohne eine durchgehende, mehrmonatige Vollsperrung einer Fahrtrichtung abgewickelt werden können, zeigen andere Projekte der ASFINAG in Österreich: Beim Plabutschunnel (A 9) blieben während der rund zweijährigen Generalsanierung tagsüber beide Röhren befahrbar. Gearbeitet wurde in Nachtsperren und an verkehrsschwächeren Wochenenden, wobei der Verkehr jeweils in die andere Röhre umgelegt wurde. Beim Pfändertunnel (A 14) erfolgte die Sanierung der einen Röhre im Gegenverkehr durch die zweite Röhre. Mehrtägige Vollsperrungen beschränkten sich auf die technisch zwingend erforderlichen Testphasen. Für die ab Herbst 2027 geplante Sanierung von Tauern- und Katschbergtunnel (A 10) ist eine etappenweise Abwicklung unter laufendem Verkehr mit je einer Spur pro Richtung samt Bauunterbrechung in den Hauptreisemonaten Juli und August vorgesehen. An der Luegbrücke (A 13) wird trotz baulich bedingter Einspurigkeit über einen jährlich veröffentlichten Fahrkalender an rund 180 Tagen zweisepuriger Betrieb ermöglicht.

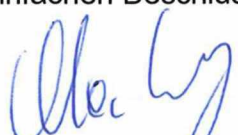
Diese Beispiele sind als Anregung zu verstehen und nicht als Vorgabe. Sie zeigen, dass Spielräume bestehen und dass diese andernorts gemeinsam mit dem jeweiligen Land und den betroffenen Gemeinden genutzt wurden – sei es durch eine angepasste Verkehrsführung, durch verbindlich festgelegte Öffnungsfenster in verkehrsstarken Zeiträumen oder durch einen beschleunigten Bauablauf, etwa mittels erweitertem Schichtbetrieb oder Beschleunigungsanreizen in den Bauverträgen. Genau darum geht es diesem Antrag: primär um die Prüfung, ob eine durchgehende Totalsperre einer Fahrtrichtung vermieden werden kann, und – sollte das nicht möglich sein – um jede Verkürzung der Sperre, die ohne Abstriche bei Qualität und Sicherheit erreichbar ist.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Sanierungsmaßnahmen werden am 15. September 2026 beginnen. Um die oben beschriebene Beschleunigung der Baustelle bzw. Öffnung erreichen zu können, ist die Einbringung eines Dringlichkeitsantrags erforderlich.

Zuständigkeit und Beschlussfassungserfordernisse:

Die Zuständigkeit des Gemeinderats ergibt sich aus § 46 Abs. 1 Z 12 StW. Es genügen die einfachen Beschlussfassungserfordernisse nach § 28 Abs. 1 und 1. GOGR.


(MARKUS WIESINGER)


(OBZERNDORFER)