

Anfrage

der Abgeordneten Hermann Gahr, Franz Hörl, Ing. Josef Hechenberger

Kolleginnen und Kollegen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend fehlende Unterlagen über die Luegbrücke

Die Luegbrücke auf der A 13 Brennerautobahn wurde in den Jahren 1966 bis 1986 gebaut. In den Jahren 2012, 2014 und 2022 wurde bzw. wird die Brücke aufwendig saniert.

Die Luegbrücke ist einerseits durch ein großes Pkw-Aufkommen gekennzeichnet und wird andererseits als Haupttransitroute durch Tirol genutzt. Einem Artikel in der „Wiener Zeitung“ vom 26.6.2019 folgend fuhren im Jahr 2018 2,4 Millionen LKW über den Brenner, Tendenz steigend. Durch dieses immense Aufkommen an Pkw und LKW leidet die Lebensqualität der Bevölkerung in Gries am Brenner erheblich.

Nun soll die Brücke erneut saniert werden. Doch diese umfangreichen Sanierungsarbeiten würden für die Bewohner:innen der Gemeinde Gries am Brenner sowie des gesamten Wipp- und Stubaitales eine weitere enorme Belastung bedeuten. Die Brücke verläuft größtenteils über dem Gemeindegebiet von Gries am Brenner. Während der Sanierungsarbeiten käme es durch diese Großbaustelle zu erheblichen Lärm- und Emissionsbelastungen für die Gemeindegänger:innen.

Deswegen setzt sich eine Bürgerinitiative für den Bau eines Tunnels anstatt des Neubaus der Luegbrücke ein. Doch die Pläne für einen Neubau einer Doppelbrücke im Gemeindegebiet Gries am Brenner sind schon sehr weit fortgeschritten.

Am 7.12.2019 wurde bei einer Präsentation der ASFINAG in Gries am Brenner eine öffentliche Planausstellung der neuen Doppelbrücke mit Hilfe eines visuellen dreidimensionalen Videos durchgeführt. Dazu und zu einer Beurteilung eines von der ASFINAG beauftragten Zivilingenieurs ergeben sich einige Fragen.

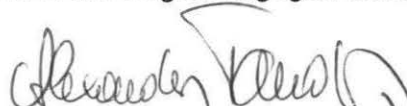
In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende


Anfrage


- 1) Den unterfertigten Mandataren vorliegenden Informationen zufolge existiert eine Beurteilung der Sicherheit der Luegbrücke an der Brennerautobahn durch einen von der ASFINAG beauftragten Zivilingenieur. Diese wurde aber nicht an die Gemeinde Gries am Brenner weitergeleitet.
 - a. Wieso wurde diese Beurteilung bzw. dieses Gutachten nicht an die betroffene Gemeinde oder deren Vertreter weitergeleitet?
 - b. Wie lautet der genaue Inhalt dieser Beurteilung (Bitte um vollständige Übermittlung)?

- c. Umfasst diese Beurteilung den aktuellen Zustand der Brücke sowie die voraussichtliche Dauer der festgestellten Tragsicherheit?
- d. Sind in dieser Beurteilung auch Empfehlungen im Falle einer feststellbaren Verringerung der Tragsicherheit enthalten, wie zum Beispiel nur eine einspurige Benutzung während der Bauzeit zur Verringerung der auf die Brücke einwirkenden Verkehrslast?
- 2) Bei der oben genannten einer Präsentation wurde eine visuelle dreidimensionale Darstellung als Video der neuen Doppelbrücke gezeigt. Den anwesenden Gemeindebürgern und Gemeindevertretern ist besonders die Anordnung der neuen Pfeiler der Doppelbrücke, sowie die enorme Größe der Brücke aufgefallen.
- a. Soll diese Brücke genau nach diesem Modell gebaut werden?
- b. Liegt Ihnen diese Darstellung der ASFINAG vor?
- c. Wenn ja, wie beurteilen Sie dieses Modell?
- d. Wenn nein, wieso sind Ihnen die Pläne der ASFINAG nicht bekannt?
- 3) Namhafte Experten aus dem Bereich Tunnelbau und Geologie betonen, dass die Tunnelvariante die bessere und insbesondere aus geologischer Sicht die deutlich sicherere Variante ist. Warum wurde nie eine ernst gemeinte Alternativprüfung vorgenommen und dem Neubau der Luegbrücke ohne intensive Vergleiche mit dem Tunnelprojekt der Vorrang eingeräumt?
- 4) Das viel zitierte Bergmeister-Gutachten weist nach eingehender Prüfung von Experten aus dem Bereich Tunnelbau und Geologie erhebliche Mängel auf. Es wurde ein mit der ASFINAG abgestimmtes Gutachten in Auftrag gegeben. Warum wurde bereits ein halbes Jahr davor ein Brückenneubau als einzige Variante beim Ministerium eingereicht?
- 5) Seitens der ASFINAG wurden in den Jahren 2000 und 2010 Funktionserhaltungsstudien für die Luegbrücke erstellt. Diese weisen eine zu erwartende Lebensdauer der Brücke bis 2021 (+/- 3 Jahre) aus. 2015 wurde schließlich eine Machbarkeitsstudie für die Brücke erstellt. Der Zeithorizont war klar gegeben. Warum lässt die ASFINAG trotz dieses Wissens nun eine Zuspitzung der Verkehrssituation von Einspurigkeit bis eventueller Totalsperre zu?
- 6) Weshalb unterlässt die ASFINAG im Bereich der Brennerautobahn Maßnahmen, welche eine weitere Belastung der Bevölkerung verhindern könnten?
- a. Weshalb forciert die ASFINAG und das Ministerium auf der A13 keine Einhausungen bzw. Tunnellösungen?
- b. Warum nimmt das Ministerium bzw. die ASFINAG diese enormen Kapazitätssteigerungen von LKW und PKW zu Lasten der Bevölkerung hin, ohne nennenswerte Gegenmaßnahmen zu tätigen?
- c. Warum trafen Sie sich nicht mit den betroffenen Bürgermeistern der Region, obwohl sie mehrmals nachweislich in der Region zugegen waren?


(HERMANN GAHR)


(ALEXANDRA TANDA)


(FRANZ HÖRL)


(CHECHENBERGER)


(GRÜNBERG)

