
6689/J XXVII. GP

Eingelangt am 19.05.2021

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

des Abgeordneten Mag. Gerald Hauser

und weiterer Abgeordneter

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

betreffend kein Neubau der Luegbrücke gegen den Willen der Bevölkerung

Die Luegbrücke ist die längste Brücke der österreichischen Brenner Autobahn (A 13) und die längste Brücke im Bereich der ASFINAG. Die Luegbrücke führt mit der Länge von rund 1,8 Kilometern durch das Gemeindegebiet von Gries am Brenner. Start des Neubaus dieser Brücke ist für das Jahr 2022 geplant, man rechnet mit einer Dauer von fünf Jahren. Die Planung dafür läuft schon seit Jahren. Im November 2019 haben sich die Chefs der Tiroler Regierungsparteien ÖVP und Grüne noch gegen den Neubau der schon fertig geplanten Luegbrücke ausgesprochen. Man könne nicht gegen den Willen der Anrainer im Wipptal entscheiden, die einen Tunnel bevorzugen, so LH Platter und LHStv Felipe. (<https://tirol.orf.at/stories/3023876/>).

Nach aktuellen Medienberichten ist aber nun eine Tunnellösung endgültig vom Tisch. Die Tiroler Tageszeitung berichtete am 7.4.2021.

Für die Asfinag ist die Diskussion rund um die dringend notwendige Sanierung der Luegbrücke beendet. Die Autobahnholding schließt den Bau eines Tunnels aus und hält an ihrem Plan fest, die Brücke neu zu bauen. Dazu wurde sogar ein Enteignungsverfahren gegen die Gemeinde Gries eingeleitet, die sich vehement gegen den Neubau wehrt und der Asfinag die Inanspruchnahme von dafür notwendigem Grund untersagt.

Nach wie vor gibt es auch massive Bedenken der betroffenen Wipptaler Bevölkerung. Dazu warnt nun auch noch der Geologe und Universitätsprofessor Rainer Brandner:

Er warnt davor, dass mit einem Neubau früher gemachte Fehler erneut begangen werden. "Ursprünglich war die Trasse damals westlich des Brennersees geplant. Eine Bohrung im See machte diesen Plan allerdings zunichte, da man tiefgründigen unverfestigten Sand und Schlamm vorfand", erklärt Brandner. Damit war die Fundierung eines Brückenpfeilers nicht möglich und man war gezwungen, die Trasse auf die Ostseite des Sees zu verschieben. "Damit gelangte man in ein noch größeres Schlamassel: Man schnitt den Fuß

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

der großen, tiefgründigen Massenbewegung, die vom Padauner Berg herunterkommt, an. Aufwändige und teure Stabilisierungsmaßnahmen wurden notwendig. Auch die südlichen Brückenpfeiler der Luegbrücke gründen in dieser Massenbewegung und sind heute noch in Bewegung", zeigt der Geologe auf.

Beim Neubau der Brücke könne dieser Massenbewegung nicht ausgewichen werden. "Eine alte Fehlplanung wird damit bedauerlicherweise wiederholt", sagt Brandner. Ein Neubau stelle zudem einen massiven Eingriff in die Natur und große Belastungen für die Bevölkerung dar. Umso unverständlicher ist für den Geologen die Entscheidung des Verkehrsministeriums, dass es dafür keine Umweltverträglichkeitsprüfung braucht.

Brandner hält den Bau eines Tunnels für machbar. "Eine Tunnelplanung kann gar nicht konkret untersucht worden sein, da entsprechende detaillierte geologische Unterlagen auf dieser Seite des Silltales nachweislich fehlen."

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

Anfrage

1. Wie weit wurde die Tunnelvariante geprüft?
2. Was waren die Argumente gegen die Tunnelvariante?
3. Was sind die voraussichtlichen Kosten für die Tunnelvariante?
4. Was sind die voraussichtlichen Kosten für die Brückenvariante?
5. Wurden die betroffenen Gemeinden bei der Entscheidung über die Brücke- bzw. Tunnelvariante einbezogen?
 - a. Wenn ja, wie?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
6. Wurden die Wünsche der Bevölkerung bei der Entscheidungsfindung über die Brücken- bzw. Tunnelvariante berücksichtigt?
 - a. Wenn ja, wie?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
7. Wie beurteilen Sie die Anliegen der Anrainer und ihre Kritik an der gewählten Brückenvariante?
8. Wird es eine erneute Prüfung der einzelnen Varianten aufgrund der Expertise von Universitätsprofessor Brandner geben?
 - a. Falls ja, wer wird entscheiden, welche Gutachter die jeweiligen Varianten prüfen werden?
 - b. Falls nein, warum nicht?
9. Wie beurteilen Sie die Stellungnahme des Geologen und Universitätsprofessors Rainer Brandner?
10. Wie kann das Bundesministerium eine Entscheidung gegen die Tunnelvariante gut heißen, obwohl man seitens der Grünen jahrelang eine Entlastung der transitgeplagten Bevölkerung gefordert hat?