

20.07

Abgeordneter Mag. Gerald Hauser (FPÖ): Herr Präsident! Geschätzte Frau Minister! Hohes Haus! Frau Minister – *(Abg. Jakob Schwarz steht an der Regierungsbank und spricht mit Bundesministerin Gewessler)* ich muss Sie kurz stören –, Sie kennen unser, mein Anliegen, wir haben ja in der Sitzung des Verkehrsausschusses letzte Woche intensiv darüber diskutiert. Ich habe heute auch gar nicht genügend Redezeit, um all die Argumente zu wiederholen. Es geht um die Entlastung der transitgeplagten Tiroler Bevölkerung im Wipptal, und die Bevölkerung wünscht sich – noch einmal: das wissen Sie, weil wir auch letzte Woche in der Sitzung des Verkehrsausschusses intensiv darüber diskutiert haben –, dass anstelle der Luegbrücke der Luegtunnel gebaut wird. Ich kenne die Tiefe der Information nicht, wir wissen nicht, wie es um die Luegbrücke bestellt ist, aber im Verkehrsausschuss meinten Sie, dass die Sanierung der Brücke auf jeden Fall ansteht. Wenn die Sanierung ansteht, ist sie selbstverständlich durchzuführen – mir fehlen die technischen Informationen dazu –, wir wollen aber unbedingt haben, dass parallel dazu noch einmal ernsthaft geprüft wird, ob nicht auch ein Tunnel gebaut werden kann, der die Bevölkerung entlasten kann. Das ist unser Wunsch, das ist unser politischer Wunsch, auch jener der freiheitlichen Partei, und das ist der Wunsch, den die Bevölkerung aus dem Wipptal mehrheitlich an Sie heranträgt. Deshalb darf ich gleich folgenden Entschließungsantrag einbringen:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Mag. Gerald Hauser, Kolleginnen und Kollegen betreffend „kein Neubau der Luegbrücke gegen den Willen der Bevölkerung“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden aufgefordert, die ‚Tunnelvariante Lueg‘ nochmals zu prüfen, und keine Bauentscheidung gegen den Willen der betroffenen Bevölkerung zu treffen.“

Also, geschätzte Frau Minister, bitte prüfen Sie die Tunnelvariante noch einmal!

Wir hatten das letzte Mal auch eine Diskussion über den Brennerbasistunnel, der ja immer so dargestellt wurde, dass er die transitgeplagte Bevölkerung entlasten wird. Als Politiker kenne ich die Geschichte zum Tunnel ganz genau, weil ich über Jahre im

Tiroler Landtag vertreten war. Wir halten, die Politik hält der Bevölkerung seit Jahren den Brennerbasistunnel wie eine Karotte vor die Nase und sagt: Das wird die große Entlastung sein!, nur: Seit 2002 wird darüber gesprochen, die Fertigstellung verzögert sich aber de facto fast jährlich. Wir sind irgendwann einmal beim Jahr 2028 gewesen, die jüngsten Zahlen sagen, Fertigstellung 2034 – das sind noch 14 Jahre –, und wer weiß, wann der Tunnel wirklich fertig wird.

So gesehen ist die Prüfung einer Tunnelvariante unbedingt notwendig. Dieser Wunsch wurde – und wird auch durch mich – an Sie herangetragen.

Ich habe dazu auch eine parlamentarische Anfrage gestellt. Ich möchte noch einmal auf die Frage 10 zu sprechen kommen, ich habe Sie gefragt: Warum hat man sich gerade für die Brückenlösung entschieden? – Bei all den Punkten, die in dieser parlamentarischen Anfrage aufgezählt werden, gehen Sie nicht auf eine mittel- und langfristige Lösung ein. Sie sagen, dass die Brückenvariante während der Bauphase durchaus ein Vorteil für die Bevölkerung ist, die langfristige, die mittelfristige Variante aber wird nicht angesprochen. Selbstverständlich ist es unstrittig, dass langfristig einzig und allein ein Tunnel die Bevölkerung entlasten wird, auch wenn man bedenkt, dass allein der Lkw-Transitverkehr im Jahr 2020 wieder 2,3 Millionen Fahrten erreicht hat. Das waren Zahlen wie vor Corona, und es wird nicht weniger werden. Deswegen ist dieser Wunsch der Bevölkerung seriös zu prüfen.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, bitte unterstützen Sie auch diesen Entschließungsantrag der Freiheitlichen Partei, der der Bevölkerung helfen wird! – Ich danke namens der Bevölkerung. *(Beifall bei der FPÖ.)*

20.11

Der Antrag hat folgenden Gesamtwortlaut:

Entschließungsantrag

des Abgeordneten Mag. Gerald Hauser

und weiterer Abgeordneter

betreffend kein Neubau der Luegbrücke gegen den Willen der Bevölkerung

eingbracht in der 117. Sitzung des Nationalrates, XXVII. GP, am 8. Juli 2021 im Zuge der Debatte zu TOP 18, Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (936 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird (998 d.B.)

Die Luegbrücke auf der Brennerautobahn (A13) soll laut ASFINAG neu gebaut werden. Start 2022, Dauer fünf Jahre. 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 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."

Daher stellen die unterzeichnenden Abgeordneten folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden aufgefordert, die „Tunnelvariante Lueg“ nochmals zu prüfen, und keine Bauentscheidung gegen den Willen der betroffenen Bevölkerung zu treffen.“

Präsident Ing. Norbert Hofer: Der Antrag ist ordnungsgemäß eingebracht und steht mit in Verhandlung.

Zu Wort gemeldet ist Andreas Ottenschläger. – Bitte, Herr Abgeordneter.