

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.144.100

. April 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Hauser und weitere Abgeordnete haben am 27. Februar 2020 unter der **Nr. 1041/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Luegbrücke gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Soll in diesem Fall (Luegbrücke) eine EU-weite Koordinierung der Verkehrsvorhaben vorgenommen werden?*

Eine EU-weite Koordinierung ist derzeit nicht vorgesehen, zumal es sich gegenständlich um kein Neuvorhaben handelt, sondern um Sanierungsmaßnahmen an der bestehenden Brücke. Diese Maßnahmen erwiesen sich nach Durchführung zweier Funktionserhaltungsstudien in den Jahren 2000 und 2010 zur Aufrechterhaltung und Gewährleistung des Verkehrs bzw. der Verkehrssicherheit auf der A13 Brenner Autobahn als zwingend erforderlich, da bei Nichtdurchführung die Brücke in den kommenden Jahren außer Dienst gestellt werden müsste.

Zu Frage 2:

- *Welche Vorbesprechungen zu der Luegbrücke gab es, wann waren diese und wer war eingeladen?*

Grundsätzlich ist anzumerken, dass für die Projektentwicklung und Vorbesprechungen die Bundesstraßenverwaltung zuständig ist und nicht das BMK. Mit den Aufgaben der Bundesstraßenverwaltung ist die ASFINAG von Gesetzes wegen betraut.

Gemäß Auskunft der ASFINAG fanden bereits zwischen politischen und regionalen Vertreter_innen und der ASFINAG kontinuierliche Abstimmungsgespräche seit 2016 statt.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Werden zukünftig Mandatare aller im Parlament vertretenen Parteien zu den Projektbesprechungen eingeladen?*
- *Wie werden die Wünsche der Bevölkerung bei diesem Bauvorhaben berücksichtigt?*

Projektbesprechungen finden grundsätzlich gemäß Auskunft der mit der Projektentwicklung betrauten ASFINAG zwischen dieser und den Vertreter_innen der Gemeinden bzw. Regionalvertreter_innen statt.

Gemäß Auskunft der ASFINAG wurden sämtliche, von den Vertreter_innen der Gemeinden mitgeteilten, Wünsche (z.B. Tunnellösung) im Zuge der Machbarkeitsstudie überprüft und gegenübergestellt. Wie bei allen Projekten steht die ASFINAG auch in diesem Fall in engem Kontakt mit den direkt betroffenen Anrainer_innen.

Zu Frage 5:

- *Welche möglichen Sanierungsvarianten für die Strecke gibt es, wie sehen diese genau aus, wie hoch wären die Kosten jeweils?*

Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurden gemäß den meinem Ressort von der ASFINAG vorgelegten Unterlagen Tunnel, Brücken- und Hybridlösungen (sprich Mischung aus Tunnel und Brücke) überprüft, als deren Bestvariante unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen der Neubau der Brücke hervorging. Auf Grund der bisherigen Sanierungen und Inspektionen wurden weitere Sanierungsvarianten ausgeschlossen; somit gibt es hierfür auch keine Kostenberechnungen.

Zu Frage 6:

- *Wie hoch sind die Kosten für die Tunnelvariante?*

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden Tunnellösungen überprüft. Eine diesbezügliche genaue Kostenangabe ist derzeit nicht möglich, da entsprechend des gegenwärtigen Projektstadiums nur reine Kostenschätzungen von der ASFINAG erarbeitet wurden. Jedoch wäre bei Realisierung einer mit der Brückenlösung vergleichbaren Tunnelvariante in etwa mit Kosten in doppelter Höhe zu rechnen.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Welche Tunnelvarianten gibt es für die Lueg-Strecke? Was sind die technischen Voraussetzungen für die Durchführung jeweils?*
- *Wie lange würde der Neubau der einzelnen Varianten dauern?*

Im Rahmen der von der ASFINAG erarbeiteten Voruntersuchung (Machbarkeitsstudie) wurden drei verschiedene Tunnelvarianten untersucht: Die erste Variante besteht in einem Tunnel über die gesamte Länge, die zweite Variante sieht eine Brückenlösung im Nordbereich und einen Tunnel im Bereich Padaunerberg vor und als dritte Variante ist eine Tunnelröhre für die Richtungsfahrbahn Brenner und eine Brücke für die Richtungsfahrbahn Innsbruck vorgesehen.

Konkrete Angaben zur Dauer möglicher Tunnellösungen sind nicht möglich, doch kann ein mit der Neuerrichtung der Brücke vergleichbarer Zeithorizont angenommen werden. Allerdings wären umfangreiche Genehmigungsverfahren und Vorplanungen erforderlich, die einen beträchtlichen zeitlichen Aufwand darstellen würden.

Zu Frage 9:

- *Wurden die Varianten für die Lueg-Strecke offen und öffentlich diskutiert?*
 - a. *Falls ja, wann und wo? Welche Varianten wurden diskutiert?*
 - b. *Falls nein, warum nicht?*

Am 07.12.2019 fand dazu eine öffentliche Planungsausstellung der ASFINAG in Abstimmung mit den Gemeindevertreter_innen statt. Dazu waren alle Einwohner_innen von Gries am Brenner eingeladen.

Zu Frage 10:

- *Warum wurde genau die Luegbrücken-Lösung ausgesucht?*

In den kommenden Jahren werden gemäß ASFINAG zustandsbedingt umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an der Luegbrücke erforderlich sein. Die Brückenlösung in Form eines Ersatzneubaus wird deshalb weiterverfolgt, weil diese einerseits klar aus der Machbarkeitsstudie als Bestvariante hervorgegangen ist. Andererseits ist eine Tunnellösung auf Grund der langen Verfahrensdauer in Hinblick auf die notwendige Erneuerung bei gleichzeitiger Verfügbarkeit auszuschließen.

Der Neubau der Brücke stellt gemäß der Projektwerberin ASFINAG die sinnvollste Lösung für den Ersatz der bestehenden Luegbrücke dar. Gründe hierfür wären:

- **Verkehr:** Im Zuge der Neuerrichtung der Brücke ist mit keinen massiven Behinderungen zu rechnen.
- **Weniger Ausweichverkehr durch die Gemeinden:** Eine Brückenlösung gewährleistet, dass sowohl im Bau als auch dann im eigentlichen Betrieb der Ausweichverkehr durch Gemeinden infolge von Behinderungen oder Sperren vermieden werden kann. Dahingegen würde es im Fall von Blockabfertigungen bei Tunneln im Betrieb oder Lkw-Fahrten mit Ausbruchmaterial in der Bauphase zu einer deutlichen Mehrbelastung der Bevölkerung kommen.
- **Verkehrssicherheit:** Die Umsetzung einer neuen Brücke erfolgt so, dass mit der Errichtung von beidseitigen Pannestreifen die Verkehrssicherheit deutlich erhöht wird.
- **Vorteile für die Gemeinde Gries:** Um die Brücke gefahrlos neu zu errichten, müssen erst umfangreiche Steinschlag- und Blocksturzmaßnahmen im derzeit gesperrten Gebiet errichtet werden. Nach Fertigstellung dieser Arbeiten kann die Gemeinde den Talboden wieder gefahrlos nutzbar machen. Darüber hinaus ist auch geplant, einen Hochwasserschutz im besagten Gebiet umzusetzen.

Die gewählte Brückenvariante stellt daher gemäß ASFINAG derzeit die beste Lösung dar.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Ist der Planungsprozess für die Luegbrücke bereits endgültig abgeschlossen?*
 - a. *Wenn nein, wie geht die Planung weiter?*
 - b. *Wenn nein, kann noch eine andere Variante beschlossen werden?*
 - c. *Wenn ja, warum wurden die Wünsche der betroffenen Gemeinden nicht umgesetzt?*
- *Wird es eine externe Prüfung der einzelnen Varianten geben?*

- a. *Falls ja, wer wird entscheiden, welche Gutachter die jeweiligen Varianten prüfen werden?*
- b. *Falls nein, warum nicht?*

Nein, der Planungsprozess für eine Neuerrichtung der Brücke ist aber gemäß Auskunft der ASFINAG schon sehr weit gediehen. Seitens ASFINAG wird derzeit das Detailprojekt ausgearbeitet, im Anschluss daran würde die Erstellung des Bauprojektes erfolgen.

In einer gemeinsamen Sitzung zwischen Vertreter_innen der Tiroler Landesregierung, der Gemeinde Gries am Brenner, dem Planungsverband Wipptal und der ASFINAG wurde zudem eine externe Prüfung der Entscheidungsgrundlagen durch einen unabhängigen Gutachter in Aussicht genommen. Sollte diese Begutachtung stattfinden, werden die Ergebnisse dieser natürlich in der weiteren Projektentwicklung durch die ASFINAG berücksichtigt werden.

Leonore Gewessler, BA

