

12615/AB
= Bundesministerium vom 05.01.2023 zu 12956/J (XXVII. GP) bmk.gv.at

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

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: 2022-0.793.217

. Jänner 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Gahr, Kolleginnen und Kollegen haben am 07. November 2022 unter der **Nr. 12956/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend fehlende Unterlagen über die Luegbrücke gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Den unperfektionierten 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?*

Gemäß den von meinem Ministerium verbindlich erklärten Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) „13.03.11 – Straßenbrücken, Qualitätssicherung bauliche Erhaltung – Überwachung, Kontrolle und Prüfung von Kunstbauten“ ist mit der Prüfung des Bauwerks und der Erstellung des Befundes/der Dokumentation eine sachkundige Person (Ingenieur:in), welche eine einschlägige Erfahrung in der Brückenprüfung bzw. im Brückenbau hat, zu betrauen.

Der allgemeine Zustand der Brücke und die aus diesem Zustand resultierenden Konsequenzen wurden gegenüber der Gemeinde bereits seit 2016 kommuniziert. Seit Vorliegen der aktuellen Brückenprüfung (2021) wurde seitens der ASFINAG mehrfach angeboten, deren Ergebnisse in einem gemeinsamen Termin mit der Gemeinde zu erörtern. Im Konkreten erging am 13.06.2022 sowie am 18.07.2022 durch die ASFINAG das Angebot, die Inhalte der Prüfung im Rahmen einer Besprechung im Detail vorzustellen. Das Angebot blieb jedoch bislang unbeantwortet.

Sowohl die Betontragwerke als auch das Stahltragwerk der Luegbrücke weisen schwere Schäden auf, die eine Einschränkung der Tragfähigkeit und/oder Gebrauchstauglichkeit zur Folge haben (Note 5 einer 5-stufigen Bewertungsskala). Maßnahmen sind unverzüglich einzuleiten. Dem wurde seitens der ASFINAG mit nachstehenden Maßnahmen entsprochen:

- Je Richtung stehen derzeit zwei eingeengte Fahrstreifen zur Verfügung und die zulässige Geschwindigkeit ist auf 60 km/h begrenzt. An vier neuralgischen Stellen, unter den sogenannten Konsolen der Bestandsbrücke, werden Stahl-Fachwerks-Träger eingebaut, quasi eine Brücke unter der Brücke. Sie sorgen im Fall eines Versagens des Bauwerks dafür, dass diese Träger die gesamte Last der Brücke aufnehmen können.

Unter Beachtung der o.a. Maßnahmen und der Befolgung der besonderen Prüfanweisungen für die Kontrollen wird die Funktionstüchtigkeit und Belastbarkeit des Brückenobjekts für die nächsten drei Jahre (bis 2024) bestätigt, dies immer vorbehaltlich neuer Erkenntnisse.

Die Beurteilung des sachkundigen Prüfers umfasst den aktuellen Zustand der Brücke sowie die sich daraus ergebenden erforderlichen Maßnahmen. Ebenso enthalten sind besondere Anweisungen und Hinweise für Kontrollen und Prüfungen sowie durchzuführende Sonderprüfungen/statische Nachrechnungen.

Die Beurteilung gilt, vorbehaltlich neuer Erkenntnisse aus der laufenden Überwachung und Kontrolle, bis zum Jahr 2024. Spätestens im Jahr 2024 hat daher neuerlich eine Brückenprüfung zu erfolgen, bei welcher die Benutzbarkeit des Verkehrsweges im bisherigen Umfang in Abhängigkeit vom Zustand des Objekts neu zu beurteilen und Maßnahmen daraus abzuleiten sein werden.

Eine voraussichtliche Dauer der festgestellten Tragsicherheit ist in der Beurteilung nicht enthalten, da sie sich auch nicht mit einem fixen Datum festschreiben lässt. Die Einschätzung einer finalen Lebensdauer eines Bauwerks ist sehr komplex und von vielen Rahmenbedingungen abhängig.

In der Beurteilung des Brückenprüfers stehen keine Empfehlungen im Falle einer feststellbaren Verringerung der Tragsicherheit. Die Einspurigkeit ist die fachliche Konsequenz, sollten die aktuellen Einschränkungen nicht mehr ausreichen, d.h. sie resultiert aus dem Zustand der Bestandsbrücke und wird nicht durch die geplante Generalerneuerung verursacht.

Zu Frage 2:

- Bei der oben genannten einer Präsentation wurde eine visuelle dreidimensionale Darstellung als Video der neuen Doppelbrücke gezeigt. Den anwesenden Gemeindepärgern und Gemeindevetretern 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?*

Diese Visualisierungen werden von der ASFINAG erstellt, um für die Anrainer:innen die technischen Planungen bildlich umzusetzen und somit die Vorstellbarkeit des geplanten Bauwerkes zu erleichtern. Für die technische Prüfung hat diese Visualisierung keine Relevanz, sondern lediglich die eingereichten planlichen Darstellungen und sie wird für die Beurteilung auch nicht herangezogen.

Die Brücke soll wie in den Plänen der ASFINAG dargestellt gebaut werden. Die Generalerneuerung erfolgt dabei nach dem heutigen Stand der Technik, dies bedeutet insbesondere den Bau von zwei getrennten Tragwerken (eines je Richtungsfahrbahn) anstelle eines gemeinsamen Tragwerks. Auch sind entsprechende Fahrbahnbreiten (12,90 m je Richtungsfahrbahn) sowie die Errichtung eines Pannenstreifens vorgesehen. Eine Kapazitätserweiterung durch einen weiteren Fahrstreifen ist nicht vorgesehen.

Verfahrensrelevant für das durchzuführende UVP-Feststellungsverfahren sind zudem ausschließlich das in meinem Ressort eingereichte konkrete Projekt und die Projektpläne. Ebenso wird im derzeit anhängigen Bundesstraßenverfahren lediglich auf die eingereichten Pläne sowie die im Akt befindlichen Gutachten Bezug genommen. Diese Grundlagen sind im Wege der Akteneinsicht für die Parteien des Verfahrens einsehbar.

Zu Frage 3:

- *Namhafte Experten aus dem Bereich Tunnelbau und Geologie betonen, dass die Tunnelvariante die bessere und insbesondere aus geologischer Sicht die deutlich sichere Variante ist. Warum wurde nie eine ernst gemeinte Alternativprüfung vorgenommen und dem Neubau der Luegbrücke ohne intensive Vergleiche mit dem Tunnelprojekt der Vorrang eingeräumt?*

Für den erforderlichen Ersatz der Luegbrücke hat die ASFINAG bereits frühzeitig begonnen, eine Voruntersuchung in Form einer Machbarkeitsstudie wurde bereits 2018 abgeschlossen. Im Zuge dessen wurden alle möglichen Varianten, darunter auch verschiedene Tunnellösungen, geprüft. Ziel war es, eine zukunftsorientierte, verkehrssichere und den besonderen Gegebenheiten dieses Bereichs entsprechende Verkehrslösung zu erarbeiten. In die Variantenbewertung und schlussendlich in die Variantenentscheidung sind Faktoren wie Sicherheit und Verfügbarkeit, Wirtschaftlichkeit, Natur und insbesondere das Thema Mensch (Anrainer:innen) eingeflossen. Das Ergebnis der Voruntersuchung zeigte deutlich, dass nur eine Brückenlösung die Anforderungen erfüllen kann. Trotz offener Kommunikation des gesamten Planungs- und Entscheidungsprozesses konnten in den vergangenen Jahren offensichtlich nicht alle Bedenken der Anrainergemeinden durch die ASFINAG ausgeräumt bzw. alle Beteiligten von der aus Sicht der ASFINAG optimalen Lösung "Wiedererrichtung Brücke" überzeugt werden.

Die ASFINAG hatte sich daher bereit erklärt, die Variantenentscheidung nochmals durch ein unabhängiges Expert:innengutachten prüfen zu lassen. Im Februar 2020 haben sich deshalb Vertreter:innen von Land Tirol, ASFINAG, Planungsverband Wipptal und Gemeinde Gries am Brenner verständigt, Univ.-Prof. DDr. Konrad Bergmeister mit der Erstellung eines entspre-

chenden Gutachtens zu beauftragen. Ein von ihm zusammengestelltes international besetztes Expert:innen-Team hat sich dann mit allen Fragen rund um eine „Brücke“ oder einen „Tunnel“ im Bereich Gries am Brenner/Lueg auseinandergesetzt und dies bewertet. Die maßgeblichen Kriterien für den Variantenvergleich waren unter anderem die Bereiche Mensch, Umwelt, Betrieb und Kosten. In diesen Bereichen wurden wesentliche Sichtweisen wie etwa Lärm, Schadstoffe, Landschaftsbild, Lebensumfeld, Siedlungs- und Wirtschaftsraum, Nachhaltigkeit, Naturgefahren, Umwegverkehr oder die Verkehrssicherheit beleuchtet. Sowohl bei der Tunnellösung als auch bei der Brückenlösung sind die Gutachter:innen von einer Breite von 12,90 m ausgegangen, da nur diese Breite die gesetzten Ziele in punkto Verkehrssicherheit auf der A13 Brenner Autobahn erfüllt. Zur Breite ist anzumerken, dass eine Kapazitätserweiterung der A13 Brenner Autobahn, etwa durch eine Freigabe des Pannenstreifens, von der ASFINAG und auch vom BMK zu keinem einzigen Zeitpunkt des Planungsprozesses angedacht ist und war. Der Pannenstreifen wird nur der Bauabwicklung, sowie künftigen betrieblichen Erfordernissen und vor allem der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen. Die Evaluierung wurde im Oktober 2020 abgeschlossen und das Ergebnis durch Univ.-Prof. DDr. Bergmeister, Vertreter:innen von Land Tirol, Gemeinde Gries am Brenner, Planungsverband und ASFINAG präsentiert.

Ergebnis war, dass in der Gesamtbetrachtung der Ersatzneubau der Luegbrücke im Vergleich zu einem Tunnel die beste Lösung für diesen Bereich der Brennerautobahn darstellt. Somit bestätigte das Ergebnis des Gutachter:innen-Teams die bisherigen Erkenntnisse der ASFINAG-Expert:innen.

Aufgrund der großen Bedeutung der A13 Brenner Autobahn für die Gesellschaft sowie Wirtschaft und der dadurch sehr hohen Erwartung an die Verfügbarkeit (sowohl von den Verkehrsteilnehmenden, als auch von den Anrainergemeinden als direkt Betroffene von Ausweichverkehr) ist aus Sicht der ASFINAG und des BMK eine Brücke als einzig zielführende Lösung anzusehen. Aber auch im Hinblick auf die Umweltauswirkungen liegt die Brücke klar im Vorteil. Die Erneuerung der Luegbrücke erfolgt auf der bestehenden Trasse und stellt, gegenüber jeder neuen Trassenführung, den geringsten Eingriff in die Natur dar. Bei der Abwicklung der Baustelle wird zudem darauf geachtet, die Anrainer:innen so gering wie möglich zu halten. Schon allein aufgrund der um ein vielfaches höheren Materialbewegungen bei einer Tunnelbaustelle (Tunnelausbruch) wäre hier mit einer wesentlich höheren Belastung zu rechnen.

Siehe genau dazu auch ausführlich die Anfragebeantwortung Nr. 6689/J vom 19.Mai 2021.

Zu Frage 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?

Eine umfangreiche Variantenuntersuchung der ASFINAG ergab eine Brückenlösung als Bestvariante. Den Weg bis zur Entscheidungsfindung hat die ASFINAG offen und transparent in Richtung Gemeindeführung und Land Tirol kommuniziert und diese auch in den Prozess eingebunden. Trotz dieser offenen Kommunikation wurde Ende 2019 die Diskussion rund um die Luegbrücke seitens der Gemeinde Gries am Brenner angefacht und die Entscheidungen der ASFINAG angezweifelt. Die ASFINAG hat sich daher bereit erklärt, die Variantenentscheidung nochmals durch ein unabhängiges Expert:innengutachten prüfen zu lassen.

Univ. Prof. Dr. Bergmeister wurde in der Folge vom Amt der Tiroler Landesregierung beauftragt, die Entscheidung der ASFINAG zu überprüfen und eine Bewertung „Brücke versus Tunnel“ durchzuführen. Diese Beauftragung erfolgte nach gemeinsamem Beschluss im Zuge einer Sitzung am 24. Februar 2020 unter Beteiligung von Vertreter:innen der Tiroler Landesregierung, der Gemeinde Gries am Brenner, dem Planungsverband Wipptal und der ASFINAG. Das Ergebnis der Begutachtung bestätigte die bisherigen Erkenntnisse der ASFINAG-Expert:innen.

Zu Frage 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?*

Die ASFINAG hat zeitgerecht mit den Planungen zum Ersatz der Luegbrücke begonnen. Aufgrund der Erfahrungen über die Dauer von Genehmigungsverfahren und Bauvorbereitungsmaßnahmen für ähnlich gelagerte Fälle in Österreich – diese betragen in der Regel drei bis fünf Jahre – wurden ab 2014 die notwendigen Schritte eingeleitet. Ebenso wurden die behördlichen Genehmigungsverfahren zügig geführt. Jahrelange Verzögerungen aufgrund ausgeschöpfter Rechtsbehelfe führen nun zur Zuspitzung der Verkehrssituation. Ohne diese Verzögerungen wären bei plangemäßer Realisierung der Generalerneuerung Verkehrsbehinderungen vermeidbar gewesen.

Die ASFINAG, das Land Tirol und das Klimaschutzministerium (BMK) arbeiten zudem aktuell an einem umfangreichen Maßnahmenbündel, um die möglichen Effekte der Einspurigkeit bestmöglich abzufedern.

Zu Frage 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 Einhauungen 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?*

Bei jedem Projekt werden seitens der ASFINAG alle Möglichkeiten untersucht, bewertet und die beste Lösung ausgewählt. Ich verweise hierzu auch auf meine Ausführungen zur Frage 3.

Die ASFINAG setzt keine Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung auf der Brenneroute. Die notwendigen Baumaßnahmen im Bereich der Brenner Autobahn dienen ausschließlich dem Funktionserhalt und der Steigerung der Verkehrssicherheit.

Die geplante Generalerneuerung soll außerdem im Vergleich zur derzeitigen Situation zur Entlastung der anrainenden Bevölkerung beitragen, und zwar durch Vermeidung von Ausweich-

verkehr durch Gemeinden im künftigen Betrieb der Brücke infolge von Störfällen (Unfällen, Baustellen etc.).

Seit dem Erkennen der Verzögerungen für die Umsetzung der Projekte „Generalerneuerung Luegbrücke“ und „Betriebs- und Erhaltungsweg samt Steinschlagschutz“ wurden u.a. bereits nachstehende Maßnahmen getroffen:

- Verkehrseinschränkung (dauerhafte Sperre der äußeren Brückebereiche zur Vermeidung von exzentrischen Belastungen verbunden mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h)
- Einbau von Sicherungen im Bereich der Konsolen zur Vermeidung eines Totalversagens des Tragwerkes
- quartalsweise detaillierte Sonderprüfungen der Konsolbereiche
- Instandsetzungsarbeiten am Tragwerk und der Fahrbahn; weitere Arbeiten am Unterbau (Pfeiler) sind für 2023 geplant

Die genaue Anzahl an Treffen mit den Bürgermeistern durch an den Planungen sowie Verfahren beteiligten Verantwortungsträger:innen in der Region lässt sich schwer exakt ausdrücken, da das Thema Luegbrücke in diversen Terminen angesprochen wurde.

Als groben Überblick zur bisherigen Kommunikation mit den regionalen Entscheidungsträger:innen darf ich aber nachstehende Aufstellung übermitteln:

2016 - 2017	in mehreren (mind. 6) Terminen Präsentation der Ergebnisse Machbarkeitsstudie auf Gemeinde- und Landesebene inkl. Planungsverband Wipptal
2018 - 2019	in mehreren (mind. 6) Terminen Vorstellung der aktuellen Projektstände (Vorprojekt, UVP-Feststellung, Betriebs- und Erhaltungsweg samt Steinschlagschutz) und Abstimmungen hinsichtlich Begleitmaßnahmen (Radweg, Steinschlagschutz, Hochwasserschutz u.v.m.) auf Gemeinde- und Landesebene sowie Abstimmung mit Gemeindeführung hinsichtlich Öffentlichkeitsinformation
12/2019	Öffentliche Informationsveranstaltung
02/2020	ASFINAG erklärt sich bereit, die Variantenentscheidung nochmals durch einen unabhängigen externen Gutachter prüfen zu lassen (Beauftragung durch Land Tirol)
10/2020	Ergebnispräsentation „Bergmeister“-Gutachten auf Gemeinde- und Landesebene
2021 - 2022	in mehreren Terminen (diverse Besprechungen, 2 Gemeinderatssitzungen) wurde seitens der ASFINAG auf eine Einigung hingewirkt

Leonore Gewessler, BA

