

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

Geschäftszahl: 2021-0.363.304

16. Juli 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Hauser und weitere Abgeordnete haben am 19. Mai 2021 unter der **Nr. 6689/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend kein Neubau der Luegbrücke gegen den Willen der Bevölkerung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie weit wurde die Tunnelvariante geprüft?*

Für den erforderlichen Ersatz der Luegbrücke hat die ASFINAG bereits frühzeitig begonnen, eine Voruntersuchung in Form einer Machbarkeitsstudie durchzuführen. 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 "Wiederrichtung Brücke" überzeugt werden. Die ASFINAG hat 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 entsprechenden Gutachtens zu beauftragen.

Ein von ihm zusammengestelltes international besetztes Expert\*innen-Team hat sich dann mit allen Fragen rund um eine „Brücke“ oder eines „Tunnels“ 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 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-Teams die bisherigen Erkenntnisse der ASFINAG-Expert\*innen.

#### Zu Frage 2:

- *Was waren die Argumente gegen die Tunnelvariante?*

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\*innenbelastung 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.

#### Zu Frage 3:

- *Was sind die voraussichtlichen Kosten für die Tunnelvariante?*

Die von der ASFINAG geschätzten Errichtungskosten, zum Zeitpunkt der Erstellung der Machbarkeitsstudie 2015, lagen bei rd. € 300 Mio.. Eine Wertanpassung und Aktualisierung der prognostizierten Preissteigerung ist dabei noch unberücksichtigt.

Univ.-Prof. DDr. Prof. Bergmeister beziffert die Errichtungskosten in seiner Expertise (2020) mit rd. € 325 Mio..

In den genannten Werten auch nicht berücksichtigt sind die Aufwände für den Betrieb und die Erhaltung. Diese sind für Tunnelbauwerke, schon allein aufgrund der eingebauten Betriebs- und Sicherheitsausstattung (Lüftung, Elektromaschinelle Ausrüstung, u.d.g.), um ein Vielfaches höher als für Brückenbauwerke.

Zu Frage 4:

- *Was sind die voraussichtlichen Kosten für die Brückenvariante?*

Die von der ASFINAG geschätzten Errichtungskosten liegen aktuell bei rd. € 220 Mio..

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Wurden die betroffenen Gemeinden bei der Entscheidung über die Brücke- bzw. Tunnelvariante einbezogen?*
  - a. *Wenn ja, wie?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wurden die Wünsche der Bevölkerung bei der Entscheidungsfindung über die Brücken- bzw. Tunnelvariante berücksichtigt?*
  - a. *Wenn ja, wie?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Gemäß Auskunft der ASFINAG hat diese die Gemeinden am Weg zur Entscheidungsfindung, aber auch in allen danach erfolgten Verfahrensschritten stets offen und transparent hinsichtlich Kommunikation und Prozess eingebunden - das entspricht der standardisierten Vorgangsweise der ASFINAG bei Bundesstraßenprojekten. Bereits 2016 fanden erste dezidierte Gespräche hinsichtlich des Bedarfs einer Generalerneuerung mit den Gemeinden statt. Bei dieser Gelegenheit wurde bereits offen kommuniziert, dass eine Brückenlösung aus Sicht der ASFINAG die optimale Variante ist. Weitere Gespräche folgten in den darauffolgenden drei Jahren. In Abstimmung mit der Gemeindevertretung fand im Dezember 2019 dazu auch eine öffentliche Planungsausstellung für alle Bürger\*innen der Gemeinde Gries am Brenner und Projektinteressierte statt.

Zu Frage 7:

- *Wie beurteilen Sie die Anliegen der Anrainer und ihre Kritik an der gewählten Brückenvariante?*

Die Anliegen der Anrainer\*innen werden seitens der ASFINAG und des BMK sehr ernst genommen und werden, soweit sie sich mit den Grundsätzen der Planung von Bundesstraßenprojekten gemäß BStG vereinbaren lassen, auch berücksichtigt. Vielfach beruhen die geäußerten Sorgen der Anrainer\*innen aber auch auf im Umlauf befindlichen inhaltlichen Fehlinformationen, die trotz umfassender Öffentlichkeitsarbeit nicht vollends ausgeräumt werden konnten. Das betrifft etwa die jüngst in Diskussion gelangte Meinung, mit der Erneuerung der Luegbrücke würde das Ziel einer Kapazitätserweiterung der A13 Brenner Autobahn, etwa durch eine Freigabe des Pannestreifens, für den fließenden Verkehr verfolgt. Dies war und ist von der ASFINAG und auch vom BMK zu keinem einzigen Zeitpunkt des Planungsprozesses angedacht gewesen. Die ASFINAG hat stets betont, dass der Pannestreifen nur für die Bauabwicklung, sowie für künftige betriebliche Erfordernisse und vor allem der Erhöhung der Verkehrssicherheit dient.

Zu Frage 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?*

Die ASFINAG ist als Bundesstraßenverwaltung gemäß BStG verantwortlich für die Planung, den Bau und Betrieb des gesamten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes in Österreich. Ein von der ASFINAG beauftragtes Expert\*innenteam bestehend aus Statiker\*innen, Geolog\*innen, Geotechniker\*innen u.v.a. beschäftigt sich seit Jahren mit der Planung der Luegbrücke und den Herausforderungen im Projektgebiet. Zusätzlich dazu werden alle für die Brückenplanung relevanten Grundlagen sowie die gesamte Brückenplanung selbst durch zusätzliche erfahrene ASFINAG-externe Ingenieurbüros geprüft.

Darüber hinaus wurde die Variantenentscheidung der ASFINAG durch das BMK sowie noch durch ein gemeinsam mit dem Land beauftragtes Expertengutachten (Prof. Bergmeister) bestätigt. Es besteht daher keine Notwendigkeit für ein neuerliches Gutachten.

#### Zu Frage 9:

- *Wie beurteilen Sie die Stellungnahme des Geologen und Universitätsprofessors Rainer Brandner?*

Die sehr schwerwiegende Aussage von Prof. Brandner „Eine alte Fehlplanung zu wiederholen“ wird seitens der ASFINAG entschieden zurückgewiesen. Bei kaum einem anderen Projekt kann mit einem so umfangreichen, über mehrere Jahrzehnte gesammelten Datenmaterial geplant werden. Zusätzlich wurden bzw. werden alle für die Brückenplanung relevanten Grundlagen sowie die gesamte Brückenplanung selbst durch zusätzliche erfahrene Ingenieurbüros geprüft.

#### Zu Frage 10:

- *Wie kann das Bundesministerium eine Entscheidung gegen die Tunnelvariante gutheißen, obwohl man seitens der Grünen jahrelang eine Entlastung der transitgeplagten Bevölkerung gefordert hat?*

Aufgrund der geltenden Gesetzeslage ist das BMK einerseits den Grundsätzen der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs und andererseits jenen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit verpflichtet. Die Variantenentscheidung für die Brücke erfolgte nach Erhebung, Bewertung und Abwägung aller umweltbezogenen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Belange.

Die von Univ.Prof. DDr. Bergmeister und seinem Expert\*innenteam erfolgte Überprüfung der Variantenentscheidung, welche nach den o.a. gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem Stand des Wissens zu treffen war, hat diese bestätigt.

Darüber hinaus ist aufgrund des desolaten Zustands der Luegbrücke eine umgehende Umsetzung einer Ersatzmaßnahme dringend angezeigt. Die Verzögerung des Baubeginns führt bereits jetzt zu „frustrierten“ Aufwendungen, welche allein für die Absicherung der Bestandsbrücke notwendig sind. Weitere Verzögerungen – etwa aufgrund noch notwendiger Planungsschritte und Verfahren für eine Tunnellösung – könnten zur Folge haben, dass eine Totalsperre der Brücke aus Sicherheitsgründen unumgänglich wird. Der damit einhergehende Ausweichverkehr über das untergeordnete Straßennetz bzw. durch das Ortsgebiet würde zu einer beträchtlichen Mehrbelastung der Bevölkerung der Gemeinde Gries am Brenner führen, die es hier ebenfalls abzufangen gilt.

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\*innenbelastung 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

Leonore Gewessler, BA

