

1041/J XXVII. GP

Eingelangt am 27.02.2020

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 Luegbrücke

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. Wie Medien¹ berichteten, soll das Bauwerk am Ende seiner Lebenszeit angelangt. Rund 200 Millionen Euro werde der oberirdische Neubau entlang der bestehenden Trasse kosten. Dabei sollen die Unterlagen bereits im Verkehrsministerium eingelangt sein, heißt es weiter im Text.

Bereits 2021 soll mit dem Bau begonnen werden. Die Fertigstellung ist für 2028 geplant.

Auf der ASFINAG-Internetseite² wurde folgende Information veröffentlicht:

Die ASFINAG präsentierte heute dem Bürgermeister von Gries am Brenner, Karl Mühlsteiger, die Ergebnisse der Variantenstudien zur Generalerneuerung der Luegbrücke. Das Fazit: Der Neubau der Brücke ist die Bestvariante und wird so umgesetzt.

In einem mehrjährigen Planungsprozess untersuchte die ASFINAG unterschiedlichste Verkehrslösungen, stellte diese gegenüber und wägte die Vor- und Nachteile der jeweiligen Maßnahmen intensiv ab. So wurden etwa reine Tunnellösungen, Brückenvarianten sowie eine Kombination von Brücke und Tunnel begutachtet. „Die Vorteile des Brückenneubaus liegen klar auf der Hand. Sowohl für die Gemeinde als auch für die Verkehrsteilnehmenden gewährleisten wir damit, dass wir die Brennerautobahn in diesem Bereich für die Zukunft fit machen werden – und das ohne massive

¹ <https://www.tt.com/politik/landespolitik/16295586/platter-und-walser-steigen-asfinag-bei-luegbruecke-auf-die-zehen>

² <https://www.asfinag.at/ueber-uns/newsroom/pressemeldungen/2019/neubau-luegbruecke/>

Verkehrsbeeinträchtigungen auf einer der wesentlichsten Verbindungen Europas“, erklären die ASFINAG-Geschäftsführer Alexander Walcher und Stefan Siegele. Nach derzeitigem Stand der Dinge sollen die ersten Vorarbeiten 2021 beginnen.

Kritik kommt von vielen Seiten, wie zum Beispiel, dass

- die Bevölkerung und die Politik bei der Entscheidungsfindung nicht eingebunden waren,
- es bessere Varianten gäbe,
- ein Tunnel die schonendste Variante sei und auch über die Mauteinnahmen in Tirol gedeckt wäre.

Der Bund hat bei der ASFINAG eine 100-%ige Beteiligung. Gem. Artikel II § 10 ASFINAG-Gesetz iVm § 10 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz ist das BMVIT im Einvernehmen mit dem BMF berechtigt der ASFINAG Zielvorgaben zu setzen und eine begleitende Kontrolle hinsichtlich der Maßnahmen der Gesellschaft einschließlich der Planungsmaßnahmen durchzuführen.

Zur Geschichte:

Gut informierte Bürger beklagen die große „Entmündigung“ die bei der ASFINAG stattgefunden hat und erinnern, dass sich der Landeshauptmann Weingartner in der ORF-Konflikte-Sendung (8.6.1994 in Jenbach) „gerühmt“ hat, dass das Land Tirol nun die Anteile der Brennerautobahn abgetreten habe und der Landeshauptmann van Staa hat 2004 dafür gesorgt, dass auch die A12 zu 100 % der ASFINAG einverleibt wurde. Gegen die Fachmeinung sämtlicher österreichischer Landesbaudirektionen, die davor gewarnt haben, dass es dann keinen „Einfluss“ mehr geben wird. Zu dieser Geschichte gehört auch, dass die Wipptaler Bürgermeister seit 1991 mit 1 % der Schönberg-Maut „ruhig gestellt“ wurden.

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

Anfrage

1. Soll in diesem Fall (Luegbrücke) eine EU-weite Koordinierung der Verkehrsvorhaben vorgenommen werden?
2. Welche Vorbesprechungen zu der Luegbrücke gab es, wann waren diese und wer war eingeladen?
3. Werden zukünftig Mandatare aller im Parlament vertretenen Parteien zu den Projektbesprechungen eingeladen?
4. Wie werden die Wünsche der Bevölkerung bei diesem Bauvorhaben berücksichtigt?

5. Welche möglichen Sanierungsvarianten für die Strecke gibt es, wie sehen diese genau aus, wie hoch wären die Kosten jeweils?
6. Wie hoch sind die Kosten für die Tunnelvariante?
7. Welche Tunnelvarianten gibt es für die Lueg-Strecke? Was sind die technischen Voraussetzungen für die Durchführung jeweils?
8. Wie lange würde der Neubau der einzelnen Varianten dauern?
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?
10. Warum wurde genau die Luegbrücken-Lösung ausgesucht?
11. 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?
12. 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?