

Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen
an die Bundesministerin für
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
betreffend Luegbrücke**

Die Luegbrücke ist mit einer Länge von 1,8 km die längste Brücke der Brennerautobahn A13. Sie wurde in der Zeit von 03/1966 bis 12/1968 neu errichtet. Trotz einer im Jahr 2002 erfolgten Generalsanierung ist die Brücke derzeit offenbar in einem Zustand, der eine dringende Sanierung erforderlich macht. Die ASFINAG als Betreiber der A13 plant aufgrund des schlechten Bauzustandes der Brücke jedoch keine Sanierung mehr, sondern einen gänzlichen Neubau der Brücke. Nachdem sich das Verkehrsaufkommen, vor allem das Schwerverkehrsaufkommen auf der Brücke seit ihrer Inbetriebnahme vor mehr als 50 Jahren vervielfacht hat, ist es naheliegend, anstelle des Neubaus einer Brücke Alternativen zu prüfen. Insbesondere ist aufgrund der Trassenführung die Errichtung eines Tunnels anstelle einer Brücke naheliegend, zumal die Tunnelportale von der Bestandsstrecke aus ohne aufwändige Zufahrtsbauwerke erreichbar wären.

In Kenntnis des enormen Verkehrsaufkommens und aufgrund der in den letzten 50 Jahren gewonnenen Erkenntnisse über die gesundheitsschädlichen Auswirkungen des KFZ-Verkehrs kann mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass – würde die Autobahn heute geplant – keinesfalls mehr eine 1,8 km lange Brücke in das in diesem Bereich ohnehin sehr enge Wipptal gestellt würde, sondern dass von vornherein in diesem Bereich eine Tunnelvariante zur Ausführung gelangt wäre.

Umso weniger ist es daher nachvollziehbar, warum einerseits seitens der Bundesministerin für Verkehr zwar viele hochrangige Straßenbauprojekte in ganz Österreich trotz bereits vorliegender rechtlicher Voraussetzungen einer Evaluierung unterzogen werden, andererseits aber die Bundesministerin an diesem in keiner Weise mehr zeitgemäßen Brückenprojekt festhält!

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende


Anfrage:

1. Seit wann ist der dringende Sanierungsbedarf der Luegbrücke bekannt?
2. Wie lange kann eine sichere Verwendung der Luegbrücke noch gewährleistet werden?
3. Seit wann ist diese Restlebensdauer der Luegbrücke bekannt?
4. Welche Maßnahmen wurden seither ergriffen, um rechtzeitig bis zum Ende der Restlebensdauer eine funktionierende Ersatzlösung – in welcher Variante auch immer (Generalsanierung, Neubau, Tunnellösung) – in Betrieb nehmen zu können?

5. Ist es richtig, dass der sichere Betrieb der Brücke in der Zwischenzeit nicht einmal mehr bis zum Abschluss einer Generalsanierung oder eines Neubaus gewährleistet werden kann?
6. Wenn ja: wie konnte es dazu kommen, dass im Rahmen der Aufsicht über das hochrangige Straßennetz der Autobahnbetreiber ASFINAG nicht rechtzeitig Vorsorge für einen unterbrechungsfreien, sicheren Betrieb der Luegbrücke getroffen hat?
7. Welche Maßnahmen werden nun ergriffen, um diesen unterbrechungsfreien, sicheren Betrieb der Brücke kurzfristig zu gewährleisten?
8. Welche Kosten sind mit diesen Maßnahmen verbunden?
9. Wie lange ermöglichen diese Maßnahmen einen sicheren Betrieb der Luegbrücke?
10. Warum wird der von der ASFINAG geplante Neubau der Luegbrücke keiner Evaluierung unterzogen?
11. Welche zu erwartende Verkehrsfrequenz auf der Brennerautobahn A13 wurde den Planungen für den Neubau der Luegbrücke zugrunde gelegt?
12. Kann diese Frequenz auch durch einen Tunnel mit zwei Fahrspuren je Richtungsfahrbahn bewältigt werden?
13. Welche zu erwartende Verkehrsfrequenz wird der ab dem Jahr 2023 geplanten Gesamtsanierung der Brennerautobahn A13 zugrunde gelegt?
14. Ist Ihnen bekannt, dass das als Grundlage für den Neubau der Luegbrücke herangezogene Gutachten des Univ. Prof. Dr. Konrad Bergmeister im Variantenvergleich einen Tunnelquerschnitt T3 mit einer Fahrbahnbreite von 12,9 m unterstellt, obwohl bisher in Österreich kein Tunnel mit den Abmessungen von T3 ausgeführt wurde?
15. Deutet die Annahme eines Tunnelquerschnittes T3 im Variantenvergleich daraufhin, dass auch die neue Luegbrücke sechsspurig geplant wird?
16. Wie verträgt sich die Vorhaltung einer derartigen Kapazität mit den Bestrebungen, den Güterverkehr auf die Schiene und damit in den in Bau befindlichen Brennerbasistunnel zu verlagern?



W. Scherak
(SCHERAK)



(MARCRENER)

