

14.10

Abgeordneter Mag. Gerald Hauser (FPÖ): Herr Präsident! Geschätzter Herr Staatssekretär! Kolleginnen und Kollegen! Ich war heute in der Früh doch einigermaßen überrascht, wie konsequent sich Frau Minister Gewessler gegen die Wünsche der Tiroler und der Stubai-er Bevölkerung ausspricht, gegen den Wunsch, einen Luegtunnel zu realisieren.

Ich hatte schon im Vorfeld wirklich wenig Hoffnung, weil unsere diesbezüglichen Initiativen im Ausschuss vertagt, im Plenum abgelehnt wurden – aber die Hoffnung stirbt, wie Sie wissen, immer zum Schluss, und wir kämpfen weiter, auch mit der Unterstützung anderer Fraktionen –, und es scheint tatsächlich so zu sein, dass es ohne einen Schwenk der ÖVP in dieser Sache kein Happy End für die transitgeplagte Bevölkerung gibt.

Auf jeden Fall gibt Frau Minister Gewessler heute auch über die „Tiroler Tageszeitung“ bekannt – ich zitiere –: „Die von der Gemeinde, den Wipptaler Bürgermeistern und LH Günther Platter (VP)“ – und von uns, von weiteren Fraktionen – „geforderte Tunnellösung sei nicht zielführend“. Und – ich zitiere weiter – es gäbe „keine sachlichen Argumente“, die für den Tunnel sprechen. – Also ich kenne mich da wirklich nicht aus.

Wir haben jetzt monatelang in den Ausschüssen nachgebohrt, haben Argumente geliefert, die aber bei der Frau Minister anscheinend auf taube Ohren stoßen.

Ich fasse die Situation – als Tiroler kenne ich sie – zusammen: Die Transitzahlen explodieren wieder. Der Zuwachs des Lkw-Transits allein im dritten Quartal dieses Jahres beträgt 7,44 Prozent. In Summe – drittes Quartal – haben 1 822 000 Lkws bereits die Brennerroute benutzt – Pkws natürlich zusätzlich.

Ich als Osttiroler bin immer von Osttirol unterwegs in die Landeshauptstadt, und ich weiß aus eigener Erfahrung, dass das Durchkommen zu bestimmten Zeiten mittlerweile ein echtes Problem ist, also Stau ist angesagt. Und daher ist es unverständlich, dass man trotz dieser steigenden Transitzahlen keine Lösung zustande bringt, die die Bevölkerung gemäß ihrem Wunsch entlastet.

Es ist ja auch so, dass der Brennerbasistunnel vielleicht 2030 fertig werden wird, also von diesem wird es bis dahin keine Entlastung geben.

Deswegen haben sich 17 Gemeinden des Wipptales mit ihrer Bevölkerung für die Tunnelvariante – nach Sanierung der Brücke, darauf haben wir uns ja zwischenzeitlich geeinigt, da die Brücke dringend saniert werden muss – nach Sanierung der Brücke

ausgesprochen, also dafür, dass eine Tunnelvariante realisiert wird, eine Gesamtstrategie umgesetzt wird, inklusive der Lärmschutzmaßnahmen.

Ich habe diesbezüglich meinen Kollegen Hermann Gahr gerne unterstützt, der auch im Wipptal zuhauf Petitionen eingebracht hat und die Bevölkerung ersucht hat, diese Petitionen zu unterstützen – die liegen ja alle vor. Es hat auch Landeshauptmann Platter dann einen Kurswechsel gemacht – ursprünglich war er für die Brückenlösung, er hat dann aber einen Schwenk in Richtung Tunnellösung gemacht –, er hat sogar mit der Roten Karte gedroht und gemeint: Na ja, wenn die Wiener weiter so tun, dann werde ich einfordern, dass die Mauteinnahmen, die über die Asfinag in Tirol realisiert werden, auch in Tirol investiert werden. (*Abg. Hörl: Das wäre eh gescheit!*) Diesbezüglich haben wir auch einen Antrag eingebracht, der auch vertagt wurde, also auch keine Unterstützung erfahren hat.

Interessant ist die Anfragebeantwortung der Frau Minister vom 16.7.2021, denn auf meine Frage: „Was waren die Argumente gegen die Tunnelvariante?“, schreibt sie – ich darf aus dieser Anfragebeantwortung zitieren –:

„Aufgrund der großen Bedeutung der A13 Brenner Autobahn für die Gesellschaft sowie Wirtschaft und der dadurch sehr hohen Erwartung an die Verfügbarkeit [...] ist aus Sicht der ASFINAG und des BMK eine Brücke als einzig zielführende Lösung anzusehen.“ – Das ist noch lange kein Argument.

Und als einziges Argument wird angeführt: „Aber auch im Hinblick auf die Umweltauswirkungen liegt die Brücke klar im Vorteil.“ – Ich frage mich: Wo bleibt denn die Bevölkerung? Also irgendwann einmal wird die Politik auch an die Bevölkerung, die tatsächlich transitgeplagt ist, denken müssen. Also: keine Argumentation in dieser Anfragebeantwortung in Richtung Bevölkerung, was mich schon auch erschreckt.

Deswegen bringe ich heute noch einmal unseren Antrag ein und schaue in Richtung ÖVP, und ich sage euch ganz ehrlich: In der Regierungskonstellation werdet ihr mit dem grünen Partner in der Frage nicht weiterkommen. Wir haben alles probiert, uns wurde ja sogar der Besuch der Frau Minister zumindest in den Ausschüssen, damit ich das korrekt wiedergebe, in Aussicht gestellt – das hat auch nicht stattgefunden. Es wurde ein Gespräch mit den betroffenen Bürgern in den Gemeinden, mit den Bürgerinitiativen, mit den Bürgermeister*innen in Aussicht gestellt – das hat ja nie stattgefunden.

Deswegen heute noch einmal der Anlauf und auch die Bitte in Richtung ÖVP: Wenn ihr tatsächlich die Wünsche der transitgeplagten Tiroler Bevölkerung zur Realisierung des Luegtunnels umsetzen wollt, dann werdet ihr irgendwann einmal aufstehen müssen

und diese Initiative unterstützen müssen, denn andernfalls bleibt außer Blabla nichts übrig! So nach dem Motto: außer Spesen nichts gewesen!

Ich bringe daher folgenden Antrag ein:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Mag. Gerald Hauser, Kolleginnen und Kollegen betreffend „kein Neubau der Luegbrücke gegen den Willen der Bevölkerung“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden aufgefordert, die ‚Tunnelvariante Lueg‘ nochmals zu prüfen, und keine Bauentscheidung gegen den Willen der betroffenen Bevölkerung zu treffen.“

Das ist doch eine Aufforderung, die betroffene Bevölkerung zu unterstützen, und man kann ja in Wirklichkeit überhaupt nicht gegen solch einen Antrag sein. Wenn man heute wieder gegen diesen Antrag stimmt, dann lässt man die Bevölkerung tatsächlich im Regen stehen.

Und ich sage noch einmal: In Tirol sagt man A und im fernen Wien tut man genau das Gegenteil, und das kann es doch wirklich nicht sein.

Ich bin gespannt, ob die ÖVP heute Rückgrat zeigt und diese Initiative unterstützt. –
Ich danke schön. *(Beifall bei der FPÖ.)*

14.17

Der Antrag hat folgenden Gesamtwortlaut:

Entschließungsantrag

des Abgeordneten Mag. Gerald Hauser

und weiterer Abgeordneter

betreffend kein Neubau der Luegbrücke gegen den Willen der Bevölkerung

eingebracht in der 129. Sitzung des Nationalrates, XXVII. GP, am 18. November 2021

im Zuge der Debatte zu TOP 4, Bericht des Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1034 d.B.): Bundesgesetz über die Bewilligung des

Bundesvoranschläges für das Jahr 2022 (Bundesfinanzgesetz 2022 – BFG 2022) samt Anlagen (1157 d.B.) – UG41

Im Budget 2022 ist über geplante Straßenbauprojekte wenig zu finden. Ein wichtiges Projekt ist die Luegbrücke auf der Brennerautobahn (A13). Diese soll nun laut ASFINAG neu gebaut werden. Start 2022, Dauer fünf Jahre. Die Planung dafür läuft schon seit Jahren. Im November 2019 haben sich die Chefs der Tiroler Regierungsparteien ÖVP und Grüne noch gegen den Neubau der schon fertig geplanten Luegbrücke ausgesprochen. Man könne nicht gegen den Willen der Anrainer im Wipptal entscheiden, die einen Tunnel bevorzugen, so LH Platter und LHStv Felipe. (<https://tirol.orf.at/stories/3023876/>).

Nach aktuellen Medienberichten ist aber nun eine Tunnellösung endgültig vom Tisch. Die Tiroler Tageszeitung berichtete am 7.4.2021.

Für die Asfinag ist die Diskussion rund um die dringend notwendige Sanierung der Luegbrücke beendet. Die Autobahnholding schließt den Bau eines Tunnels aus und hält an ihrem Plan fest, die Brücke neu zu bauen. Dazu wurde sogar ein Enteignungsverfahren gegen die Gemeinde Gries eingeleitet, die sich vehement gegen den Neubau wehrt und der Asfinag die Inanspruchnahme von dafür notwendigem Grund untersagt.

Nach wie vor gibt es auch massive Bedenken der betroffenen Wipptaler Bevölkerung. Dazu warnt nun auch noch der Geologe und Universitätsprofessor Rainer Brandner: Er warnt davor, dass mit einem Neubau früher gemachte Fehler erneut begangen werden. "Ursprünglich war die Trasse damals westlich des Brennersees geplant. Eine Bohrung im See machte diesen Plan allerdings zunichte, da man tiefgründigen unverfestigten Sand und Schlamm vorfand", erklärt Brandner. Damit war die Fundierung eines Brückenpfeilers nicht möglich und man war gezwungen, die Trasse auf die Ostseite des Sees zu verschieben. "Damit gelangte man in ein noch größeres Schlamassel: Man schnitt den Fuß der großen, tiefgründigen Massenbewegung, die vom Padauner Berg herunterkommt, an. Aufwändige und teure Stabilisierungsmaßnahmen wurden notwendig. Auch die südlichen Brückenpfeiler der Luegbrücke gründen in dieser Massenbewegung und sind heute noch in Bewegung", zeigt der Geologe auf.

Beim Neubau der Brücke könne dieser Massenbewegung nicht ausgewichen werden. "Eine alte Fehlplanung wird damit bedauerlicherweise wiederholt", sagt Brandner. Ein Neubau stelle zudem einen massiven Eingriff in die Natur und große Belastungen für

die Bevölkerung dar. Umso unverständlicher ist für den Geologen die Entscheidung des Verkehrsministeriums, dass es dafür keine Umweltverträglichkeitsprüfung braucht.

Brandner hält den Bau eines Tunnels für machbar. "Eine Tunnelplanung kann gar nicht konkret untersucht worden sein, da entsprechende detaillierte geologische Unterlagen auf dieser Seite des Silltales nachweislich fehlen."

Daher stellen die unterzeichnenden Abgeordneten folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden aufgefordert, die „Tunnelvariante Lueg“ nochmals zu prüfen, und keine Bauentscheidung gegen den Willen der betroffenen Bevölkerung zu treffen.“

Präsident Ing. Norbert Hofer: Der Entschließungsantrag ist ordnungsgemäß eingebracht, er steht somit auch mit in Verhandlung.

Zu Wort gelangt Frau Mag.^a Dr.ⁱⁿ Maria Theresia Niss. – Bitte schön, Frau Abgeordnete.