

Parlamentarische Bürgerinitiative
Gemeinde Gries am Brenner

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Bearbeitende Person, DW	Ort, Datum
		HLD/VS		Wien, 12.05.21

Tunnelbau Brennerautobahn A13

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Brenner zählt seit je her zu den wichtigsten Alpenübergängen Europas. Mit dem Bau der A 13 Brenner Autobahn in den 1960er und 1970er wurde eine ingenieurtechnische Meisterleistung vollbracht. Seither verbindet die A 13 Brenner Autobahn als eine der ersten Gebirgsautobahnen Tirol, Österreich und ganz Europa. Jährlich wird die wichtige Verkehrsader über den Brenner von Millionen Menschen genutzt.

Mit einer Gesamtlänge von rd. 1.805 m ist die Luegbrücke das längste Brückenbauwerk der Brenner Autobahn und hinsichtlich ihrer Anlagenverhältnisse, der Geometrie als auch bezüglich der statischen Konstruktion auch eines der Kompliziertesten. Seit ihrer Fertigstellung im Jahr 1968 wurde sie bereits mehrfach aufwendig saniert und ertüchtigt. Nach nunmehr 50 Jahren unter ständig steigender Belastung hat die Brücke jedoch ihre technische Nutzungsdauer erreicht und es ist in den kommenden Jahren die Schaffung eines Ersatzes unumgänglich. Der Brückenersatz hat dabei zwingend unter voller Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Brenner Autobahn zu erfolgen.

Die ASFINAG hat daher bereits frühzeitig damit begonnen, eine Voruntersuchung in Form einer Machbarkeitsstudie für den Ersatz der Luegbrücke auszuarbeiten. Im Zuge derer 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) eingeflossen. Das Ergebnis der Voruntersuchung zeigte deutlich, dass nur eine Brückenlösung die Anforderungen erfüllen kann.



Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Rotenturmstraße 5-9
1010 Wien
Österreich
PF 535

T +43 (0) 50108-10000
F +43 (0) 50108-10020
info@asfinag.at
asfinag.at

UID: ATU 43143200, IBAN AT886000000090013306, BIC BAWAATWW
Firmenbuchgericht: Handelsgericht Wien, FN 92191 a
Rechtsform Aktiengesellschaft, Sitz Wien, DVR 0527602
TÜV-Süd Zertifikat Nr. Q1531134, Zertifiziert nach ISO 9001:2015

Wesentliche Vorteile einer Brücke liegen in der Streckenverfügbarkeit und dem Betrieb. Selbst bei größeren Störfällen, wie z.B. einem Unfall oder LKW-Brand, kann der Verkehr in der Regel relativ schnell wieder fließen. Wartungen und Inspektionen werden bei Brückenbauwerken mit ausreichender Breite in der Regel ohne Beeinträchtigung des Verkehrs durchgeführt. Der Aufwand hierfür ist auch wesentlich geringer als bei einem Tunnel, dies schon allein aufgrund der in Straßentunnel vorgeschriebenen und sehr wartungsintensiven Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen, angefangen von der Beleuchtung bis hin zur Videoüberwachung und vielem mehr.

Aber auch in Hinblick auf die Umweltauswirkungen liegt die Brücke 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 Anrainerbelastung 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. In den Planungen zur Luegbrücke wurde zudem ein umfassender Lärmschutz für die im Projektgebiet angesiedelten Anrainer berücksichtigt.

Aufgrund der großen Bedeutung der A 13 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 daher eine Brücke als einzig zielführende Lösung anzusehen.

Die Erkenntnisse aus der Voruntersuchung (Machbarkeitsstudie) wurden anschließend, im Rahmen der Erstellung eines Vorprojektes, vertieft und eine Brückenlösung mit zwei getrennten Tragwerken, mit einer Fahrbahnbreite von je 12,90 m, ausgearbeitet. Je Fahrtrichtung können damit jeweils zwei dem Stand der Technik entsprechenden Fahrspuren plus Pannestreifen verwirklicht und damit ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.

Die Fahrbahnbreite von 12,90 m ermöglicht zudem während der gesamten Bauzeit aber auch bei künftige Erhaltungsmaßnahmen oder bei unvorhersehbaren Ereignissen eine Abwicklung des Verkehrs auf der A 13 Brenner Autobahn, ohne dass in das untergeordnete Landesstraßennetz und somit durch die Ortschaften, insbesondere Gries am Brenner, umgeleitet werden muss.

Durch die Brückenerneuerung wird auch kein zusätzlicher Verkehr auf der A 13 Brenner Autobahn induziert, da wie im Bestand nur jeweils zwei Fahrstreifen je Richtung für den fließenden Verkehr zur Verfügung stehen werden.

Nach eingehender Prüfung des Vorprojektes durch Fachexperten des BMK und deren Zustimmung hat die ASFINAG ihre Planungen zur Brückenerneuerung fortgesetzt und das Ministerium ersucht, es möge feststellen, ob das Brückenerneuerungsprojekt eines UVP-Verfahrens bedarf.

Den Weg bis zur Entscheidungsfindung und auch seither alle Verfahrensschritte hat die ASFINAG offen und transparent in Richtung Gemeindeführung kommuniziert und diese in den Prozess eingebunden. So fanden bereits 2016 erste dezidierte Gespräche hinsichtlich des Bedarfs einer Generalerneuerung mit der Gemeindeführung statt. Bei dieser Gelegenheit wurde bereits offen kommuniziert, dass eine Brückenlösung die optimale Variante ist. Weitere Gespräche folgten in den kommenden drei Jahren. In Abstimmung mit der Gemeindevertretung fand im Dezember 2019 dazu auch eine öffentliche Planungsausstellung für alle Bürger der Gemeinde Gries am Brenner und Projektinteressierte statt. Trotz dieser offenen Kommunikation konnten in den vergangenen Jahren offensichtlich nicht alle Bedenken und Befürchtungen der Anrainergemeinden ausgeräumt werden. Die ASFINAG hat sich daher bereit erklärt, die Variantenentscheidung nochmals durch ein unabhängiges Expertengutachten prüfen zu lassen.

Im Februar 2020 haben sich deshalb Vertreter von Land Tirol, ASFINAG, Planungsverband Wipptal und Gemeinde Gries am Brenner verständigt, Prof. Konrad Bergmeister mit der Erstellung eines entsprechenden Gutachtens zu beauftragen. Alle Beteiligten haben sich darauf geeinigt, dass das Ergebnis daraus bindend ist.

Ein von ihm zusammengestelltes international besetztes Experten-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 und Verfügbarkeit auf der A13 Brenner Autobahn erfüllt.

Die Evaluierung wurde im Oktober 2020 abgeschlossen und das Ergebnis durch Prof. Bergmeister Vertretern 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 bestätigt das Ergebnis des Gutachter-Teams die bisherigen Erkenntnisse der ASFINAG-Experten.

Die jüngst in Diskussion gelangte Meinung, mit der Erneuerung der Luegbrücke würde das Ziel einer Kapazitätserweiterung der A 13 Brenner Autobahn, etwa durch eine Freigabe des Pannestreifens, für den fließenden Verkehr verfolgt, ist für die ASFINAG unverständlich und nicht nachvollziehbar, da dies zu keinem einzigen Zeitpunkt des Planungsprozesses angedacht war. Die ASFINAG hat stets betont, dass der Pannestreifen nur für die Bauabwicklung sowie für künftige betriebliche Erfordernisse dient und ausschließlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit dient. Zudem wäre eine Freigabe des Pannestreifens aufgrund der baulichen und rechtlichen Rahmenbedingungen gar nicht möglich. Darüber hinaus wäre für eine Öffnung des Pannestreifens eine behördliche Genehmigung erforderlich.

Dass es sich beim Projekt „Generalerneuerung Luegbrücke“ um keinen Neubau einer Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte und um kein Straßenausbauprojekt zur Kapazitätserweiterung handelt,

wurde im März 2020 durch Feststellung des BMK, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung iSd UVP-G notwendig ist, bestätigt.

Im Zuge der noch zu führenden Materienrechtsverfahren, insbesondere nach dem Bundesstraßengesetz, dem Tiroler Naturschutzgesetz, dem Wasserrechtsgesetz und dem Forstgesetz wird auch ohne UVP-Verfahren der Prüfung der Umwelt- und Naturverträglichkeit Rechnung getragen und sind die Parteienrechte für die Unterzeichnenden der Bürgerinitiative „Tunnel statt Brücke (Lueg)“ jedenfalls gewahrt.

Die ASFINAG hat im Zuge des gesamten Projekts eine transparente Informationspolitik in Richtung aller Beteiligten, aber auch der Öffentlichkeit betrieben. Das bestätigen nicht nur die zahlreichen Medienmeldungen, die Vielzahl an Presseaussendungen und Mediengesprächen, sondern auch die Veranstaltungen, die jeweiligen Besprechungen sowie die zahlreich beantworteten individuellen Anfragen von Anrainern.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Hartwig Hufnagl

Dr. Josef Fiala

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft