

Peter Hanke
Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Walter Rosenkranz
Parlament
1017 Wien

ministerbuero@bmimi.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.844.885

17. Dezember 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ranzmaier und weitere Abgeordnete haben am 17. Oktober 2025 unter der **Nr. 3725/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Baustellen und Bauintervalle auf der A12 Inntalautobahn“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche baulichen Maßnahmen wurden in den Jahren 2014 bis 2024 sowie im bisherigen Verlauf des Jahres 2025 im Bereich der A12 Inntalautobahn von Kufstein bis Innsbruck durchgeführt, und wie gestalten sich diese jeweils im Hinblick auf Abschnitt, Art der Maßnahme (Lärmschutz, Fahrbahnverlegung, Fahrbahnerneuerung), Zeitraum der Durchführung sowie die damit verbundenen Investitionskosten?*

Nachfolgend sind die wesentlichen Maßnahmen auf der A12 Inntal Autobahn zwischen Kufstein und Innsbruck in zeitlich aufsteigender Reihenfolge angeführt.

| Jahr | Maßnahme | Kilometer | Kosten in € netto |
|------|---|-------------|-------------------------------|
| 2014 | Instandsetzung Straße (INS), wasserrechtliche Sanierung (WRS) Münster bis Wiesing | 35 - 41 | ca. 11,3 Mio. |
| 2014 | Instandsetzung Straße und Brücke (INSB) Volders bis Hall | 65,3 - 70,0 | ca. 10,5 Mio. (2013 und 2014) |
| 2015 | INSB Kramsach bis Münster | 31,5 - 35,0 | ca. 6,8 Mio. |

| | | | |
|------|--|------------------|--|
| 2015 | Lärmschutz (LS) Terfens - Stublerwand | 53,3 - 54,0 | ca. 0,4 Mio. |
| 2015 | INSB ASt Kufstein Süd | 5,7 | ca. 3,6 Mio. |
| 2016 | INSB ASt Schwaz | 49,0 | ca. 2,5 Mio. |
| 2016 | INB B78 Brücke über A12 | 60,56 | ca. 1,2 Mio. |
| 2017 | INB K1 Innbrücke Kiefersfelden | 0 - 0,2 | ca. 9,2 Mio. (2017 – 2019; Anteil ASFINAG) |
| 2018 | INB K1 Innbrücke Kiefersfelden | 0 - 0,2 | siehe oben |
| 2018 | INS ASt Kufstein Nord | 1,6 | ca. 1 Mio. |
| 2018 | INLS Neubau Lärmschutz (NBLS) Radfeld +R38 | 29,9 - 31,95 | ca. 4,3 Mio. |
| 2018 | Ersatzneubau Brücke (ERB) Innbrücke Terfens | 54,0 - 55,0 | ca. 41,6 Mio. (2018 - 2021) |
| 2019 | INB K1 Innbrücke Kiefersfelden | 0 - 0,2 | siehe oben |
| 2019 | INLS+NBLS Grenze bis Kufsteiner Innbrücke | 0,15 - 2,95 | ca. 12,7 Mio. |
| 2019 | INLS, WRS Kufstein | 0,35 - 5,60 | ca. 14 Mio. (2019, 2020) 12,7 Mio. |
| 2019 | ERB Innbrücke Terfens | 54,0 - 55,0 | siehe oben |
| 2019 | INLS Wiesing | 38,75 - 38,85 | ca. 1,6 Mio. |
| 2020 | INSB Grenze bis Kufsteiner Innbrücke | 0,15 - 2,95 | ca. 9,4 Mio. |
| 2020 | INLS, WRS Kufstein | 0,35 - 5,60 | ca. 2,5 Mio. |
| 2020 | INPP Langkampfen (inkl. WRS) | 9 - 9,6 | ca. 2,5 Mio. |
| 2020 | INRP Weer Süd | 54,8 - 55,3 | ca. 1,9 Mio. |
| 2020 | ERB Innbrücke Terfens | 54,0 - 55,0 | siehe oben |
| 2021 | INLS+NBLS Wörgl Ost | 16,0 - 18,0 | ca. 4,2 Mio. |
| 2021 | INRP Angath | 14,25 | ca. 4,9 Mio. |
| 2021 | INSB Wiesing - Jenbach | 38,7 - 44,8 | ca. 9 Mio. |
| 2021 | WRS Jenbach Buch | 41,0 - 45,5 | ca. 3 Mio. |
| 2021 | ERB Innbrücke Terfens | 54,0 - 55,0 | siehe oben |
| 2022 | INSB Wörgl Ost - West | 16,0 - 18,6 | ca. 6,5 Mio. |
| 2022 | INLS Kramsach Hagau + Dammsanierung | 32,8 - 33,4 | ca. 1,4 Mio. |
| 2023 | INB W21 Wörgler Innbrücke | 16,1 - 16,5 | ca. 15,4 Mio. (2023, 2024, 2025) |
| 2023 | INSB, WRS Wörgl West - Kundl | 21,0 - 23,5 | ca. 15 Mio. |
| 2024 | INB W21 Wörgler Innbrücke | 16,1 - 16,5 | siehe oben |
| 2024 | INS, WRS Wörgl West | 18,5 - 21,0 | ca. 10 Mio. |

| | | | |
|------|----------------------------|--------------|----------------------------|
| 2024 | INSB+LS Vomp-Altmahd | 52,0 - 52,8 | ca. 4,7 Mio. |
| 2025 | INB W21 Wörgler Innbrücke | 16,1 - 16,5 | siehe oben |
| 2025 | NBLS Volders - Karlskirche | 63,17 - 64,0 | ca. 2,6 Mio. |
| 2025 | INSB Hall West bis Ibk Ost | 70,0 - 73,3 | ca. 20,1 Mio. (2025, 2026) |
| 2025 | ERB ÜF B67a Vomp | 50,3 | ca. 3,3 Mio. |

Zu Frage 2:

- *Wurden im Zuge der Bauarbeiten Veränderungen der Fahrbahnhöhe vorgenommen – etwa durch Materialauftrag oder Deponierung?*
- a. *Falls ja, in welchem Ausmaß und an welchen Stellen, und unter wessen behördlicher Genehmigung erfolgten diese Anpassungen und Abnahme insbesondere im Bereich Wörgl 2024?*

Grundsätzlich werden bei Fahrbahninstandsetzungen keine Veränderungen der Fahrbahnhöhen vorgenommen, da sich dies beispielsweise bei den Anschlüssen zu Brücken als Festpunkte sehr schwierig gestalten würde.

Bei den zyklisch geplanten tiefgreifenden Instandsetzungsarbeiten auf der Autobahn, werden die wasserrechtlichen Agenden auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Oberflächenwasser der Autobahn wird gesammelt und entweder in neue Entwässerungsmulden oder Gewässerschutzanlagen zur Reinigung geleitet.

Diese Maßnahmen dienen beispielsweise auch dem Hochwasserschutz, da das Oberflächenwasser zeitverzögert an die Vorfluter abgegeben wird. Es gibt stets die Bemühung, diese Wässer auf Grundstücke der Republik Österreich versickern und reinigen zu lassen. Da die Grundstücksverhältnisse im Inntal sehr begrenzt sind, müssen nach allen Regeln der Technik praktikable und finanzierbare Lösungen gefunden werden.

Auf Grund der vorgenannten Rahmenbedingungen wurde es beim Instandsetzungsprojekt Wörgl 2024 notwendig, die Querneigung der Autobahn zu verändern und Anpassungen der Nivellette durchzuführen.

Sämtliche Instandsetzungsarbeiten im Zusammenhang mit der Oberflächenentwässerung wurden nach dem Stand der Technik, den zugrundeliegenden Regelwerken und dem materienrechtlichen Bescheid der BH Kufstein umgesetzt. Diese Planungen wurden auf Basis der Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau durchgeführt.

Bei dem angesprochenen Projekt wurde, unter Einhaltung der Gradienten, eine Erhöhung im cm-Bereich notwendig, um die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs auch bei Regenniederschlag zu gewährleisten. Die geringfügige Änderung der Nivellette wurde bereits beim eingereichten Projekt dargestellt und ist somit auch Teil des vorliegenden Bescheides. Ein Beibehalten der maximalen Bestandshöhen hätte einen massiven Eingriff in den bestehenden Autobahndamm bedeutet und somit ein erhöhtes Risiko für den Hochwasserschutz dargestellt. Aus diesem Grund wurde eine Anpassung in Richtung Mittelstreifen gewählt.

Zu Frage 3:

- *Welche Langzeitpläne und Strategien verfolgen Sie, um die Baukoordination entlang der A12 Inntalautobahn künftig sowohl ökologisch verträglich als auch ökonomisch effizient zu gestalten?*

Bei der Planung des sechsjährigen Bauprogrammes sowie in der Langfristplanung zur Ermittlung des Investitionsbedarfes, werden sowohl ökologische als auch ökonomische Aspekte berücksichtigt. Bei der Definition der Sanierungsmaßnahmen werden, ausgehend vom baulichen Erhaltungszustand, nicht nur die kurzfristigen Investitionskosten, sondern auch die gesamten Lebenszykluskosten zugrunde gelegt, um den Umfang und die Tiefe der Maßnahmen festzulegen. Dabei wird darauf geachtet, die Einzelmaßnahmen im Streckennetz so zu bündeln, dass diese möglichst effizient und mit geringstmöglicher Beeinträchtigung sowohl für den Verkehrsteilnehmer als auch für Anrainer umgesetzt werden können. Mit einer sinnvollen Kreislaufwirtschaft wird diesen Aspekten zusätzlich Rechnung getragen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

