

3248/AB
vom 17.12.2025 zu 3725/J (XXVIII. GP)

bmimi.gv.at

**Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur**

Peter Hanke
Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Walter Rosenkranz
Parlament
1017 W i e n

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 finanzierte 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 Gradiente, 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

