

**Peter Hanke**  
Bundesminister

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

[ministerbuero@bmimi.gv.at](mailto:ministerbuero@bmimi.gv.at)  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2026-0.372.337

26. Juni 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ranzmaier und weitere Abgeordnete haben am 28. April 2026 unter der **Nr. 6000/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Zustand, Sanierungsbedarf und Baustellenprogramm entlang der A13 Brennerautobahn“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – nach Einholung von Informationen der ASFINAG – wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie wurde der bauliche und statische Zustand der Luegbrücke in den letzten zehn Jahren bewertet, wann wurde erstmals festgestellt, dass sich das Bauwerk dem Ende seiner Nutzungsdauer nähert und welche konkreten Schäden oder statischen Einschränkungen liegen vor?*

Die Zustandsbewertung erfolgt nach RVS 13.03.11 und wurde in den Jahren 2015, 2018 und 2021, 2024 und 2026 im Wege einer Bauwerksprüfung durch Ebenbichler ZT GmbH (die letzten beiden Prüfungen als ARGE Ebenbichler ZT GmbH + FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH) durchgeführt. Außerdem wurden 2021 eine Studie zur vorübergehenden Bestandsicherung durch die Baumann + Obholzer ZT GmbH sowie ein Gutachten zur Standsicherheit der Gelenkfugen durch die ZMI – Zilch + Müller Ingenieure GmbH München durchgeführt.

Erste Prognosen zum Ende der Nutzungsdauer wurden in den Funktionserhaltungsstudien von 2000 und 2010 abgegeben. Die Erfahrungen aus der umfangreichen Sanierung in den Jahren 2004-2006 bzw. der Bauwerksprüfung im Jahr 2009 wurden 2010 in einer Studie zum Funktionserhalt der Brücke analysiert. Kernaussage dieser Studie war, dass die Brücke weder durch eine weitere Sanierung noch durch ein Hochrüsten auf die Erfordernisse der Zukunft ertüchtigt werden kann und mittelfristig ein Ersatz zu schaffen ist.

Zeitgerecht wurden daher die notwendigen Schritte eingeleitet und in einer Machbarkeitsstudie zunächst untersucht, welche grundsätzlichen Möglichkeiten es für den Ersatz der Brücke gibt. Betrachtet und mittels Wirkungsanalyse miteinander verglichen wurden diverse Tunnel-, Brücken- und Kombinationslösungen. Als deutliche Bestvariante dieser Machbarkeitsstudie ging eine reine Brückenvariante hervor. Das Ergebnis wurde den politischen Vertreter:innen auf Landes- und Gemeindeebene im Jahr 2016 vorgestellt.

Zu Frage 2:

- *Seit wann waren diese Probleme dem zuständigen Ressort bzw. der ASFINAG bekannt, welche Maßnahmen wurden seither gesetzt und wurden notwendige Sanierungs- oder Erhaltungsmaßnahmen aufgeschoben oder zeitlich gestreckt?*
  - a. *Wenn ja, aus welchen Gründen?*
  - b. *Welche Auswirkungen hatte dies auf den aktuellen Zustand des Bauwerks?*

Dass eine Ersatzlösung alternativlos ist, ist seit 2010 bekannt. Es wurden alle noch möglichen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit getroffen und durchgeführt. Parallel dazu wurden die Planungen für einen Ersatzneubau vorangetrieben.

Zu Frage 3:

- *Inwiefern ist die seit 1. Jänner 2025 bestehende einspurige Verkehrsführung als zwingende Maßnahme zur Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebs zu qualifizieren und inwiefern ist der derzeitige Betrieb nur mehr unter erheblichen Einschränkungen möglich?*

Gemäß Brückenprüfung 2024 ist ein weiterer Betrieb der Brücke nur unter Gewährleistung einer einspurigen Verkehrsführung möglich. Dabei ist der Schwerverkehr möglichst nahe in Brückenachse zu führen.

Zu Frage 4:

- *Warum wurde die Neuerrichtung der Luegbrücke erst für das Jahr 2025 vorgesehen, obwohl sich das Bauwerk bereits am Ende seiner Nutzungsdauer befindet?*

Der Baubeginn war bereits für das Jahr 2020 vorgesehen, damit hätte das alte Tragwerk rechtzeitig außer Betrieb gestellt werden können und es wären keine weiteren Maßnahmen zur Verlängerung der Nutzungsdauer erforderlich geworden.

Negative Stellungnahmen und umfangreiche Einwendungen seitens der Gemeinde Gries am Brenner im Rahmen der durchgeführten behördlichen Ermittlungsverfahren sowie die Beschwerden gegen nahezu alle behördlichen Bescheide und verwaltungsgerichtliche Erkenntnisse bei den Verwaltungs- bzw. Höchstgerichten (BVwG, LVwG, VwGH) haben die Umsetzung des Bauvorhabens über Jahre verzögert.

Schlussendlich wurden alle eingebrachten Beschwerden als unbegründet ab- bzw. als unzulässig zurückgewiesen. Ergebnis war jedoch, dass erst nach der letzten Entscheidung des Landesverwaltungsgerichtes Tirol im Dezember 2024 ein Bauunternehmen beauftragt und mit dem Bau begonnen werden konnte.

Der Weg der Entscheidungsfindung (Ersatz in Form einer neuen Brücke), alle Verfahrensschritte und auch die Auswirkungen von Projektverzögerungen wurden seitens der ASFINAG stets transparent in Richtung Gemeindeführung und Land Tirol kommuniziert. Diese waren auch in den Planungsprozess eingebunden.

So fanden bereits ab 2015/2016 Gespräche hinsichtlich des Bedarfs einer Ersatzmaßnahme statt. Es wurde stets kommuniziert, dass die Erneuerung der Brücke die beste Lösung ist und die entsprechend notwendigen Verfahren eingeleitet werden. Auch das zusätzliche und unabhängige Expertengutachten unter der Leitung von Univ. Prof. Dr. Bergmeister, bestätigte die Brückenvariante ebenfalls als Bestvariante.

Zu den Fragen 5 bis 8:

- *Inwiefern wurde eine mögliche Totalsperre der Luegbrücke geprüft bzw. vorbereitet und welche Auswirkungen hätte eine solche auf den nationalen und internationalen Verkehr gehabt?*
- *An wie vielen Tagen pro Jahr ist im Bereich der Luegbrücke mit einer reduzierten Verkehrsleistung bzw. erheblichen Überlastungen zu rechnen und welche konkreten Auswirkungen ergeben sich daraus für Transitverkehr, Bevölkerung und Tourismus?*
- *In welchem Ausmaß wird die Verkehrsleistung im Bereich der Luegbrücke bewusst reduziert, um die statische Belastung zu begrenzen, und welche Maßnahmen werden gesetzt, um Ausweichverkehr auf das untergeordnete Straßennetz zu verhindern?*
- *Welche Prognosen liegen hinsichtlich der Verkehrsentwicklung während der gesamten Bauzeit der Luegbrücke vor?*

Maßnahmen für eine mögliche Totalsperre wurden im Zuge der Tragwerkssicherung ausgearbeitet und umgesetzt. Im Falle einer Totalsperre wäre mit weitreichenden Folgen sowohl für den nationalen als auch für den internationalen Verkehr zu rechnen. Aufgrund der getroffenen Maßnahmen ist die Verkehrsleistung der A13 nur an bestimmten Tagen beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigung würde aufgrund der Kapazitätsgrenze auch ohne der geänderten Verkehrsführung auf der Luegbrücke bestehen. Somit bestehen keine zusätzlichen Auswirkungen für den Transitverkehr oder den Tourismus. An Tagen mit starkem Verkehrsaufkommen wird eine zweispurige Verkehrsführung, in der der Schwerverkehr in Brückenmitte geführt wird, umgesetzt.

Zu Frage 9:

- *Welche weiteren Brückenbauwerke entlang der A13 weisen aktuell einen erhöhten Sanierungsbedarf oder statische Einschränkungen auf und bei welchen ist in den kommenden Jahren mit vergleichbaren Verkehrseinschränkungen zu rechnen?*

Die A 13 Brenner Autobahn stellt eine der bedeutendsten Transitachsen Österreichs dar und gehört zugleich zu den ältesten Autobahnstrecken im Netz der ASFINAG. Aufgrund des Alters der bestehenden Brückenbauwerke sowie der außergewöhnlich hohen Beanspruchung durch den Schwerverkehr besteht entlang der Strecke bei mehreren Bauwerken ein erhöhter Erhaltungs- und Sanierungsbedarf.

Die ASFINAG verfolgt hierzu eine langfristig angelegte und priorisierte Erhaltungsstrategie, mit der die Verkehrssicherheit, Tragfähigkeit und Verfügbarkeit der Infrastruktur sichergestellt werden. Sanierungsmaßnahmen sowie gegebenenfalls erforderliche Ersatzneubauten werden auf Basis laufender Bauwerksprüfungen und statischer Bewertungen bedarfsgerecht geplant und umgesetzt.

Dabei wird besonderes Augenmerk daraufgelegt, erforderliche Eingriffe verkehrlich möglichst verträglich zu gestalten. Ziel ist es, Verkehrseinschränkungen auf das unvermeidbare Ausmaß zu beschränken und – sofern technisch und sicherheitsrelevant möglich – während der Bauphasen eine durchgehende Verkehrsführung mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung aufrechtzuerhalten.

Zu Frage 10:

- *Existiert ein gesamthafes, priorisiertes Baustellen- und Sanierungsprogramm für die A13 Brennerautobahn?*
  - a. *Wenn ja, seit wann?*
  - b. *Welche Bauwerke sind darin enthalten?*
  - c. *Wie sieht der konkrete Zeitplan aus?*

Für die A 13 Brennerautobahn besteht ein gesamthafes, priorisiertes Baustellen- und Sanierungsprogramm. Seit Beginn der 1980er-Jahre werden Brückenbauwerke in Österreich systematisch geprüft. Auf dieser Grundlage erfolgt seither eine gesamthafte und zustandsabhängige Planung der erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen.

Das Programm umfasst grundsätzlich sämtliche Brücken- und Ingenieurbauwerke entlang der A 13. Die Priorisierung und zeitliche Umsetzung erfolgt je nach Bauwerkszustand und dem daraus resultierenden Sanierungsbedarf.

Zu Frage 11:

- *Wie ist der aktuelle Planungsstand hinsichtlich der Sanierung der Europabrücke und mit welchen verkehrlichen Einschränkungen ist dabei zu rechnen?*

Die Europabrücke unterliegt, wie auch alle anderen Ingenieurbauwerke im ASFINAG-Netz, einem engmaschigen Überwachungs- und Überprüfungsprogramm. Es werden laufend Instandsetzungsmaßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes durchgeführt. Zur Beurteilung der Zukunftsfähigkeit der Brücke laufen derzeit Nachrechnungen und Untersuchungen. Eine möglichst durchgängige zweispurige Verkehrsführung je Fahrtrichtung wird, sowohl für Instandsetzungsmaßnahmen als auch für einen etwaigen Ersatzneubau, eine der Rahmenbedingungen darstellen.

Zu Frage 12:

- *Welche Maßnahmen werden getroffen, um bei zukünftigen Großsanierungen vergleichbare kurzfristige Notmaßnahmen zu vermeiden?*

Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen werden rechtzeitig eingetaktet. Kurzfristige Notmaßnahmen aufgrund außergewöhnlicher Umstände oder Ereignisse können jedoch dennoch eintreten.

Damit sich Großbauprojekte nicht ungebührlich in die Länge ziehen, wurden im Regierungsprogramm Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung auch von Bundesstraßenvorhaben festgeschrieben und auch bereits in die Wege geleitet.

Zu Frage 13:

- *Welche Kosten sind für das gesamte Sanierungs- und Baustellenprogramm entlang der A13 veranschlagt und wie haben sich diese entwickelt?*

Im Bauprogramm für die nächsten 6 Jahre sind für die A13 Brenner Autobahn rund € 800 Mio. vorgesehen.

Zu Frage 14:

- *Wie wird die derzeitige Verkehrssituation im Bereich der Luegbrücke im internationalen Kontext bewertet und welche Auswirkungen hat sie auf die Attraktivität der Brenner-route als zentrale europäische Verkehrsachse?*

Aufgrund der Abstimmungen mit den Nachbarländern Schweiz und Deutschland sind keine Verlagerungen erkennbar. Ebenfalls die Verkehrszahlen deuten auf keine Verlagerungen hin.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

