

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: 2026-0.397.491

7. Juli 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Steiner und weitere Abgeordnete haben am 07. Mai 2026 unter der **Nr. 6058/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Planung, Notwendigkeit und Ausgestaltung einer sogenannten Zubringerbrücke im Raum Jenbach sowie mögliche verkehrspolitische Fehlsteuerungen“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorweg darf festgehalten werden, dass im Bereich der Marktgemeinde Jenbach derzeit keine Planungen für die Errichtung einer sogenannten Zubringerbrücke beziehungsweise einer zusätzlichen Innquerung verfolgt werden.

Es darf jedoch darauf hingewiesen werden, dass sich derzeitige Überlegungen beziehungsweise Planungen hinsichtlich einer neuen Zubringerbrücke auf das Gemeindegebiet von Wiesing beziehen. Es liegt daher nahe, dass sich die Anfrage möglicherweise auf dieses Vorhaben beziehen könnte.

Vor diesem Hintergrund werden in der Folge die wesentlichen Informationen zu den Planungen im Bereich der Gemeinde Wiesing dargestellt.

Zu Frage 1:

- *Ist dem Ministerium die Planung einer sogenannten Zubringerbrücke im Raum Jenbach bekannt?*
- a. Falls ja, seit wann bestehen konkrete Planungen für dieses Projekt?*

Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur wurde im Jahr 2018 erstmals von diesem Projekt in Kenntnis gesetzt. Die vorgebrachte Variante zum Umbau der A 12 Anschlussstelle (ASt.) Wiesing wurde jedoch von Seiten des Landes Tirol bzw. der

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) nicht weiterverfolgt. Der Planungsstart der derzeit vorgesehenen Umbauvariante wurde dem Ressort im April 2021 bekannt gegeben und die Planungen im September 2023 vorgestellt.

Zu den Fragen 2, 10, 18 und 19:

- *Wer ist Projektträger dieser Zubringerbrücke (Bund, Land, Tirol, ÖBB oder andere)?*
- *Welche Finanzierung ist vorgesehen (Bund, Land, Gemeinde)?*
- *Wie wird sichergestellt, dass Planungsfehler, wie sie bei früheren Verkehrsprojekten im Raum Jenbach aufgetreten sind, vermieden werden?*
- *Welche Kontrollmechanismen bestehen für dieses Projekt?*

Das Projekt wird als Gemeinschaftsprojekt zwischen dem Land Tirol und der ASFINAG geplant, finanziert und umgesetzt. Die Finanzierung erfolgt anhand eines Finanzierungsschlüssels aus dem Finanzierungsübereinkommen. Die Partner arbeiten gemeinschaftlich und erfüllen eine gegenseitige Kontrollfunktion. Alle Planungen werden durch entsprechend befugter Ingenieurbüros durchgeführt. Zusätzlich wird für die Brückenplanung ein Prüfstatiker bestellt. Im Zuge der Bauausführung ist die Bestellung einer begleitenden Bauüberwachung seitens der ASFINAG vorgesehen.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Welche Zielsetzung verfolgt das Projekt konkret?*
- *Welche verkehrstechnischen Probleme sollen durch die Zubringerbrücke gelöst werden?*

Mit dem Projekt werden folgende Ziele verfolgt:

- Ausbau des Straßennetzes, damit der Verkehr von der A 12 Inntal Autobahn in Richtung Süden auf einer eigenen Spur geführt wird und dadurch, besonders zu Stoßzeiten im Reiseverkehr, flüssiger läuft.
- Vergrößerung des Stauraumes durch den zusätzlichen Fahrstreifen auf der bestehenden Innbrücke zur Reduktion der Rückstauwahrscheinlichkeit auf die A 12 Inntal Autobahn.
- Verbesserung des Zu- und Abflusses von der Anschlussstelle durch eine Steigerung der Qualität des Verkehrsablaufes am Gesamtknoten.
- Vermeidung von Rechtseinbiegevorgängen auf die B181 Achenseestraße im unmittelbaren Anschluss an die Rampe 7.
- Verlängerung des Rechtseinbiegestreifens im Anschluss an die Rampe 7 in die B181 Achenseestraße.
- Verlängerung des Rechtseinbiegestreifens von der Verbindungsrampe B171 zur B181 (Rampe B181-0-R1).
- Reduktion der Unfallhäufigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit bei der Verknüpfung der Rampen mit dem untergeordneten Netz.
- Beseitigung einer schwerwiegenden Störstelle in der Fahrtrichtung Nord bei der Einbindung der Verbindungsrampe B171- B181 und damit verbunden eine wesentliche Reduktion der Schaltung von Blockabfertigungen beim Brettfalltunnel.
- Schaffung einer Umleitungsstrecke bei zukünftig erforderlichen Brückensanierungen mit jeweils zumindest einer Fahrspur je Fahrtrichtung.

Zu Frage 5:

- *Liegen konkrete Verkehrsanalysen oder Prognosen vor?*
 - a. *Falls ja, wie lauten die Ergebnisse dieser Analysen?*

Im Jahr 2023 wurde eine Verkehrsuntersuchung inkl. Modellerstellung und Prognoserechnung für 2040 durchgeführt. Alle Knoten und Streckenabschnitte des Projekts sind für sich betrachtet im Prognosejahr leistungsfähig. Das Planungsziel der Verbesserung des Verkehrsflusses an Spitzentagen wird mit Umsetzung des Projekts erfüllt.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Welche Alternativen zur Errichtung einer neuen Brücke wurden geprüft?*
- *Wurde insbesondere eine Optimierung bestehender Infrastruktur in Betracht gezogen?*
 - a. *Falls ja, warum wurde diese verworfen?*

Im Rahmen der Einreichung nach dem Bundesstraßengesetz bei meinem Ministerium wurden die Errichtung eines Bypasses der Autobahnauffahrt Richtung Kufstein, die Errichtung eines Kreisverkehrs südlich der Anschlussstelle Wiesing mit westlichem Bypass der B 181 sowie die Errichtung eines Kreisverkehrs südlich der Anschlussstelle Wiesing mit westlichem Bypass der B 181 und der Errichtung eines Bypasses der Autobahnauffahrt Richtung Kufstein untersucht. Diese Varianten entsprachen einer Optimierung der bestehenden Infrastruktur unter der Prämisse minimaler baulicher Eingriffe.

Durch die ASFINAG werden generell nur Ausbaumaßnahmen vorgenommen, wenn die Optimierung der Bestandsinfrastruktur zur Erreichung der Projektziele nicht ausreichend ist. Die Auswahlvariante mit neuer Innbrücke weist die höchste Zielerfüllung in den untersuchten Kategorien Verkehr, Unfallhäufigkeit und betriebliche Aspekte auf und wurde daher zur Weiterverfolgung empfohlen.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Wie hoch sind die aktuell geschätzten Gesamtkosten des Projekts?*
- *Wie haben sich die Kosten seit Beginn der Planung entwickelt?*

Seit der Projektvorlage im Ressort im Jahr 2024 stiegen die Kosten von ca. € 33 Mio. auf aktuell rund € 45 Mio. Aufgrund der Belastungsvorgaben der unter dem Projektgebiet verlaufenden Unterinntaltrasse der ÖBB wurden eine Umplanung inkl. neuer Brückenbauwerke und Sicherungsmaßnahmen notwendig. Daraus resultiert die Kostenerhöhung.

Zu Frage 11:

- *Wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt?*
 - a. *Falls ja, mit welchem Ergebnis?*

Für das Bauvorhaben wurde eine Wirkungsanalyse in Form eines Variantenvergleichs in den Kategorien Verkehr, Unfallhäufigkeit und betriebliche Aspekte durchgeführt. Die derzeit in Planung befindliche Variante wurde als Bestvariante ermittelt.

Zu den Fragen 12 und 13:

- *Auf welchen Flächen soll die Zubringerbrücke errichtet werden?*
 - a. *Bitte um verbale Skizzierung des Projektstandes.*
- *Handelt es sich dabei um bereits verbaute oder bislang unbebaute Flächen?*

Die Errichtung der neuen Zubringerbrücke erfolgt weitestgehend auf Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand (Land, ASFINAG/Bund, öffentliches Wassergut, ÖBB). Private Eigentümer sind mit einem Grundstück betroffen. Im Bereich nördlich des Inns werden bestehende Verkehrsflächen adaptiert. Südlich des Inns werden landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen.

Der Genehmigungsbescheid gemäß § 4 Abs. 3 BStG wurde im Februar 2026 erlassen. Derzeit läuft die Einreichung nach Wasserrecht, Naturschutzrecht und Forstrecht sowie die eisenbahnfachliche Genehmigung. Parallel dazu wird an der Ausschreibungsplanung gearbeitet.

Zu den Fragen 14 bis 16:

- *Welche Auswirkungen hat das Projekt auf den regionalen Verkehr (Pendler, Tourismus, Ausweichverkehr)?*
- *Ist zu erwarten, dass durch die Zubringerbrücke zusätzlicher Verkehr erzeugt wird?*
- *Wie wird sichergestellt, dass es nicht zu einer bloßen Verkehrsverlagerung kommt?*

Laut Verkehrsuntersuchung ist durch die verbesserte Anbindung und die zusätzliche Aufstellfläche im Staufall ein verbesserter Verkehrsabfluss vom und ins Zillertal zu erwarten. Weiters wird für eine zukünftige Brückensanierung (Bestandsbrücke) eine Umleitungsmöglichkeit errichtet. Da keine neuen Verkehrsrelationen geschaffen werden, ist mit keinem Ausweichverkehr zu rechnen.

Darüber hinaus sind die vorhabensbedingten Verkehrszunahmen auf der Hauptfahrbahn der A 12 sehr gering.

Zu Frage 17:

- *Gab es bereits Kritik von Gemeinden, Bürgern oder Interessensvertretungen?*
 - a. *Falls ja, wie wurde darauf reagiert?*

Derzeit sind keine Anfragen von Stakeholder:innen diesbezüglich in meinem Ressort, bei der ASFINAG oder dem Land Tirol bekannt.

Zu Frage 20:

- *Wurde das Projekt extern evaluiert?*
 - a. *Falls ja, durch wen und mit welchem Ergebnis?*

Das Projekt wurde im Rahmen der Vorlage nach Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten durch mein Ministerium geprüft und die Freigabe erteilt.

Zu Frage 21:

- *Wann ist mit einer Präsentation des Projektes und wann mit Baubeginn und Umsetzung zu rechnen?*

Das Projekt wurde der Öffentlichkeit erstmals am 28. Jänner 2025 im Rahmen einer Pressekonferenz vom Land Tirol und der ASFINAG vorgestellt. Der Baubeginn ist für Februar 2027 vorgesehen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

