

ANFRAGE

des Abgeordneten Christofer Ranzmaier
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
betreffend **Baustellen und Bauintervalle auf der A12 Inntalautobahn**

Im Rahmen des Dreierlandtags am 11. und 12. Juni 2025 in Meran machte der Tiroler Verkehrslandesrat, Rene Zumtobel, den Vorschlag, „dass die *Infrastrukturbetreiber eine gegenseitige Kommunikationsplattform einrichten sollten, um Megastaus wie zu Pfingsten zu verhindern*“¹. Wie dem Bericht weiter zu entnehmen ist, habe der Landesrat diesbezüglich bereits beim zuständigen Verkehrsminister vorgefühlt und auch die ASFINAG sei grundsätzlich zur Mitwirkung bereit. Diese öffentliche Initiative des Verkehrslandesrates zeigt, dass sich das Land Tirol auch in übergeordneten Infrastrukturbereichen, ungeachtet der formalen Bundeszuständigkeit, um Lösungen im Sinne der Verkehrssicherheit, Belastungsreduktion und Abstimmung bemüht.

Besonders im Zusammenhang mit der A12 Inntalautobahn ist eine solche Koordination von zentraler Bedeutung. Diese zentrale Verkehrsader Tirols wurde in den vergangenen Jahren mehrfach abschnittsweise baulich bearbeitet, wobei es mitunter zu mehrmaligen Maßnahmen auf denselben Streckenabschnitten innerhalb weniger Jahre kam. Daraus ergibt sich in der öffentlichen Wahrnehmung – etwa durch Rückmeldungen aus Gemeinden oder Beschwerden von Pendlern – der Eindruck einer mangelhaften Bauabstimmung oder unklarer Zuständigkeitsabgrenzung. Solche Wahrnehmungen schwächen das Vertrauen in die Planungs- und Umsetzungspraxis und werfen Fragen nach Effizienz, Nachhaltigkeit und Koordination auf. Die unmittelbare bauliche Umsetzung liegt zwar nicht direkt beim Land Tirol, dennoch ist es vielfach mittelbar betroffen: über raumordnungsrechtliche Flankierungen, Koordinationsmechanismen mit Bezirken und Gemeinden, die kommunikative Einbindung betroffener Bevölkerungsteile sowie über die politische Verantwortung gegenüber jenen Regionen, die besonders durch Baustellenfolgen oder wiederkehrende Verkehrsführungen belastet sind. Um aus landespolitischer Sicht einen Beitrag zur Verbesserung der Bauabstimmung und Projekttransparenz zu leisten, erscheint daher eine systematische Aufarbeitung vergangener Baumaßnahmen auf der A12 sachlich geboten.

Im TT-Onlinebericht „*Jetzt reicht's: Stau-Chaos am Brenner hat Nachspiel in der Europaregion Tirol*“² vom 09.06.2025 wurde in Zusammenhang mit dem massiven Rückstau zu Pfingsten – vom Brenner bis auf die A12 Inntalautobahn – über mangelnde Abstimmung bei grenzüberschreitenden Baumaßnahmen berichtet. Verkehrslandesrat Rene Zumtobel äußerte in diesem Kontext gegenüber der Zeitung wie folgt:

*„Ich hoffe, dass daraus Handlungsoptionen für die Autobahnbetreiber entstehen – und auf einen Schulterchluss mit Südtirol.
[....]“*

¹ <https://www.tt.com/artikel/30910539/einmal-tirol-gegen-trentino-und-zurueck-wenn-bruchlinien-die-bauchflecke-ueberdecken>

² <https://www.tt.com/artikel/30910323/jetzt-reicht-s-stau-chaos-am-brenner-hat-nachspiel-in-der-europaregion-tirol>

„Am Pfingstsonntag, dem prognostiziert verkehrsintensivsten Tag des Jahres, unabgesprochen den italienischen Grenztunnel einspurig zu führen, ist für mich nicht nachvollziehbar.“²

Diese Aussagen unterstreichen, wie auch das Verkehrsressort des Landes Tirol bestrebt ist, strukturelle Verbesserungen bei der Koordination von Verkehrsmaßnahmen zu erreichen. Der Vorfall verdeutlicht jedoch auch, wie schnell mangelnde Kommunikation zu massiven Belastungen auf Tiroler Landesgebiet führen kann; insbesondere auf der A12 Inntalautobahn. Aus diesem Grund erscheint es umso gebotener, auch die innerösterreichische Baustellenkoordination auf dieser Achse rückblickend zu analysieren.

Wie die TT in einem weiteren Online-Artikel mit dem Titel *„Unabgesprochen einspurig – Nach Megastau in Tirol: Scharfe Kritik an fehlender Information aus Italien“³* vom 07.06.2025 informiert, wälzte sich am Pfingstsonntag jener Megastau durch ganz Tirol – verursacht durch eine nicht abgesprochene Baustelle im italienischen Grenztunnel. Speziell betroffen waren neben dem Brennerabschnitt auch der Großraum Innsbruck und der Raum Kufstein. Da die Maßnahme laut Tiroler Behörden nicht abgesprochen war, übte Verkehrslandesrat Rene Zumtobel des Weiteren scharfe Kritik und forderte ein funktionierendes, grenzüberschreitendes Baustellenmanagement entlang des stark belasteten Brennerkorridors. Gerade die daraus resultierenden Rückstaus bis in den Raum Kufstein hinein machen deutlich, wie schnell infrastrukturelle Einzelmaßnahmen jenseits der Landesgrenzen eine Kettenreaktion auf Tiroler Hoheitsgebiet auslösen können – insbesondere entlang der hochfrequentierten A12 Inntalautobahn. Vor diesem Hintergrund stellt sich auch rückblickend die Frage, wie häufig, mit welchem Umfang und in welchen Intervallen ähnliche Projekte auf derselben Trasse durchgeführt wurden.

Um ein recht rezentes Beispiel zu konstatieren, wird etwa im Abschnitt Hall-West bis Innsbruck-Ost (km 70,00 bis 73,50) eine großangelegte Instandsetzung der A12 durchgeführt, die neben der Fahrbahndeckenerneuerung auch den Neubau mehrerer Brücken, eine neue Lärmschutzwand, wasserrechtliche Maßnahmen sowie die Verbreiterung der Anschlussstelle Innsbruck-Ost umfasst. Die bis April 2026 laufenden Arbeiten mit einem Investitionsvolumen von rund 20 Millionen Euro zeigen exemplarisch den erheblichen baulichen Eingriff in einem besonders sensiblen Abschnitt.⁴ Gerade in Verbindung mit früheren Maßnahmen in diesen Bereichen unterstreicht dieses Projekt die Notwendigkeit einer übergreifenden, transparenten und langfristig abgestimmten Bauplanung. Aus diesem Grund wird Herr Landesrat Zumtobel um Beantwortung nachstehender Fragen zur Baupraxis und Koordination auf der A12 in der letzten Dekade ersucht.

³ <https://www.tt.com/artikel/30910204/nach-megastau-in-tirol-scharfe-kritik-an-fehlender-information-aus-italien>

⁴ <https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/a-12-instandsetzung-hall-bis-innsbruck/>

In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Abgeordnete an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur nachstehende

Anfrage

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

