

TIROL

THEMA
DES TAGES

tiroler@kronenzeitung.at

WARUM WIR ES ZUM THEMA MACHEN

Es ist eine heikle Operation an der Lebensader Europas: 12 Millionen Pkw und 2,4 Millionen Lkw sind Jahr für Jahr auf der Brennerautobahn unterwegs. Eine Schlüsselstelle ist die Luegbrücke: Sie steht auf wanderndem Untergrund.

„Unseriös“: Expertenkritik

Was ist besser: Die Sanierung einer 50 Jahre alten Brücke oder ein Tunnelneubau? Diese Frage klärte ein Gutachten – das aber offenbar fehlerhaft ist.

Ist das jetzt der Todesstoß für das von der Asfinag favorisierte Projekt Neubau Luegbrücke? Diesen Eindruck vermittelte gestern eine hochkarätig besetzte Expertenrunde mit dem ehemaligen ÖVP-Wissenschaftsminister Karlheinz Töchterle an der Spitze. Gemeinsam wurde das Bergmeister-Gutachten seziert. Also jenes, auf das sich stets die Asfinag beruft und das vor zwei Jahren vom Ex-Chef der Brenner Basistunnel-Gesellschaft sowie weiteren Experten im Auftrag des Landes verfasst wurde.

Kardinalfehler war dabei offenbar, dass ein extrem breiter Tunnel-Querschnitt Vorgabe war, wie er in ganz Österreich noch nirgends verwirklicht ist. Das treibt Baukosten und Bauzeit nach oben. Für die Brücke wur-

den 200 Mio. veranschlagt, für den Tunnel 300 Mio. €. „Auslegung, Bauabwicklung und Kosten des Tunnels sind im Bergmeistergutachten fragwürdig und daher ist es für eine Entscheidung nicht ausreichend“, sagte Max John, der die Projektleitung des Arlbergtunnels (eröffnet 1978) innehatte.

Die geologischen Besonderheiten seien zu wenig berücksichtigt worden: „Das gesamte Brückenbauwerk liegt im Bereich einer Gefahrenzone von Felsstürzen und besonders im Süden im Bereich des aktiven Talschubes Padaunerberg“, berichtete Rainer Brandner, der für die geologische Betreuung des Brenner Basistunnels zuständig war. Laut Asfinag gehe man von 1 cm pro Jahr aus, mit dem ein Pfeiler seitlich weggedrückt wird. „Die-



Foto: LIEBL Daniel | zeitungsfoto.at

se Annahme ist durch die infolge des Klimawandels auftretenden Starkniederschläge und Temperaturschwankungen nicht länger haltbar“, sagte Brandner.

Vorteil der Tunnellösung sei eine Lebensdauer von 200 Jahren, hohe Sicherheitsstandards in österreichischen Tunnels und geringere Betriebskosten – z.B.

VERKEHRSLAWINEN

Gurgiser: „Systemfehler beseitigen statt weiter Symptome bekämpfen“

Das vom Klimaschutzministerium verordnete Evaluierungsprogramm stellt alle Straßenbauprojekte auf den Prüfstand. „Wir sind froh, dass dieses abgeschlossen ist – denn nun wird Energie frei, sich zeitgemäß mit dem Verkehr und seinen Folgen auseinanderzusetzen, auf politischer, behördlicher, betrieblicher und privater Ebene“, erklärt das Transitforum mit

Obmann Fritz Gurgiser. Deshalb appelliere man an Volksvertreter auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene: „Fassen Sie Mut, investieren Sie alle Energie darin, nicht ständig Milliarden Euro für neue, belastende Verkehrsinfrastrukturen zu verlangen, sondern investieren Sie alle Energie in die zeitgemäße Aufgabe: Verkehr vermeiden, vermindern, verlagern.“ Ös-

terreich brauche eine Politik, die Wohnen und Arbeiten wieder zu den Menschen bringt und nicht immer weiter von ihnen weg. Es brauche fairen Wettbewerb im Binnenmarkt, um das Verlagern von Arbeitsplätzen in Billiglohn- und -steuerländer samt dem verbundenen Straßengüterverkehr zu reduzieren und regionale Wirtschaftskreisläufe zu stärken. Es brau-

che Widmungsverbote an stark belasteten Straßen und Eisenbahnen, um der Entwertung von Liegenschaften privat wie betrieblich entgegenzuwirken. „Auch – und das ist sehr wichtig –, um Klimakatastrophen hintanzuhalten, so gut es noch möglich ist. Und es braucht die Beseitigung der Systemfehler anstelle der längst gescheiterten Symptombekämpfung.“

1,8

KILOMETER LANG

So lang ist die Luegbrücke auf der Brennerautobahn. Damit ist sie die längste Autobahnbrücke Österreichs. Mit 53 Jahren ist sie am Ende ihrer Lebensdauer.

„WER STRASSEN BAUT, WIRD VERKEHR ERNTEN“

Mit diesem Motto wollen die Wipptaler Bürgermeister den Neubau der Luegbrücke verhindern: Die Verbreiterung ziehe noch mehr Transit an. Die Tunnelvariante sei erster und wichtiger Teil eines Verkehrsentslastungskonzeptes für die Brennerachse.

an Lueg-Gutachten



Foto: Neuner Philipp

„Mit dem Bau des Tunnels könnten all die geologischen Probleme und die aufwändigen Sicherungen bei der Neugründung der Pfeiler umgangen werden“, sagen die Techniker Max John (li.) und Rainer Brandner.

EIN NEUBAU?

UVP-Prüfung am Mittwoch in Wien

Die Asfinag spricht von einer Sanierung der im Jahre 1968 gebauten Luegbrücke, die Wipptaler Bürgermeister aber wegen der Verbreiterung um zwei Pannestreifen von einem Neubau, der einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterworfen werden müsste: Diese Streitfrage liegt derzeit beim Bundesverwaltungsgericht in Wien. Am Mittwoch ist eine Verhandlung dazu angesetzt, „ein Urteil wird es aber frühestens in drei Wochen geben“, erklärt Robert Renzler, früherer Generalsekretär des Alpenvereins und jetziger Transitsprecher der 1300-Seelen-Gemeinde Gries/Brenner an der Staatsgrenze zu Italien. Sollte die UVP-Pflicht tatsächlich gegeben sein, würde dies das Asfinag-Projekt der Brückensanierung um mindestens drei Jahre zurückwerfen.

durch Winterdienst. Zudem könne Landschaft um den geschützten Brennersee zurückgewonnen werden.

„Wenn gemäß dieser Expertenmeinungen der Tun-

nel nicht teuer, gleich schnell zu bauen ist und zudem die geologischen Probleme umgangen werden können, gibt es wohl kein stichhaltiges Argument mehr,

nicht auf die Forderungen der Gemeinde und des ganzen Tales einzugehen“, sagt Robert Renzler, der Transitsprecher der Gemeinde Gries.

Philipp Neuner



Foto: Christof Birbaumer

„Begrenzte Täler vertragen keinen unbegrenzten Verkehr“, sagt Transitforum-Obmann Fritz Gurgiser.



Foto: Hubert Berger