

## INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

**Landeshauptmann Mag. Thomas Stelzer**  
**Landeshauptfrau Mag.<sup>a</sup> Johanna Mikl-Leitner**  
**Landesrat Mag. Günther Steinkellner**  
**Landesrat Dipl.-Ing. Ludwig Schleritzko**

am

**Montag, 4. Juni 2018, um 12:30 Uhr,**  
**im Schloss Pragstein,**  
**Schloßgasse 1, 4310 Mauthausen**

zum Thema

**"Neue Donaubrücke Mauthausen: Oberösterreich und  
Niederösterreich unterzeichnen Vereinbarung"**

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:  
Amt der Oö. Landesregierung  
Direktion Präsidium  
Abteilung Presse  
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12  
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88  
landeskorrespondenz@ooe.gv.at  
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

## Notwendigkeit für infrastrukturellen Ausbau

Aktuell werden die Gemeinden Mauthausen und Pyburg mit einer Donaubrücke verbunden. Diese Verbindung stellt eine infrastrukturelle Hauptschlagader der Regionen und der Bundesländer Ober- und Niederösterreich dar. Sie ist für die Bereiche Wirtschaft und Industrie sowie für zahlreiche Pendlerinnen und Pendler von besonderer Bedeutung. Die B123 Mauthausener Straße ist die zentrale Verkehrsader für den pulsierenden Wirtschaftsraum im Machland und dem Bezirk Amstetten. Bei den Pendlerzahlen und Verkehrswegen der Oö. Wohnbevölkerung über die Donaubrücke gab es in den letzten 10-12 Jahren Steigerungen von rund 30 bis zu 50 Prozent. Aufgrund aktueller Entwicklungen ist anzunehmen, dass sich die Trends der Vergangenheit auch in der Zukunft fortsetzen werden. Die verkehrliche Entwicklung des Kfz-Verkehrs in diesem Raum wird mit ca. 1,5 -2 Prozent pro Jahr prognostiziert.

Die derzeitige Brücke stößt mit werktags täglich über 21.200 (wie in der Grafik dargestellt) Kraftfahrzeugen an Ihre Kapazitäts- und Belastungsgrenzen. Für die wirtschaftlichen Entwicklungen im Bezirk Perg (Betriebsbaugebiete, Betriebsansiedlungen) und die immer stärker wachsenden Verflechtungen zwischen den Räumen Perg und St.Valentin-Ennsdorf-Enns ist eine leistungsgerechte, infrastrukturelle Erweiterung eine wesentliche Voraussetzung.

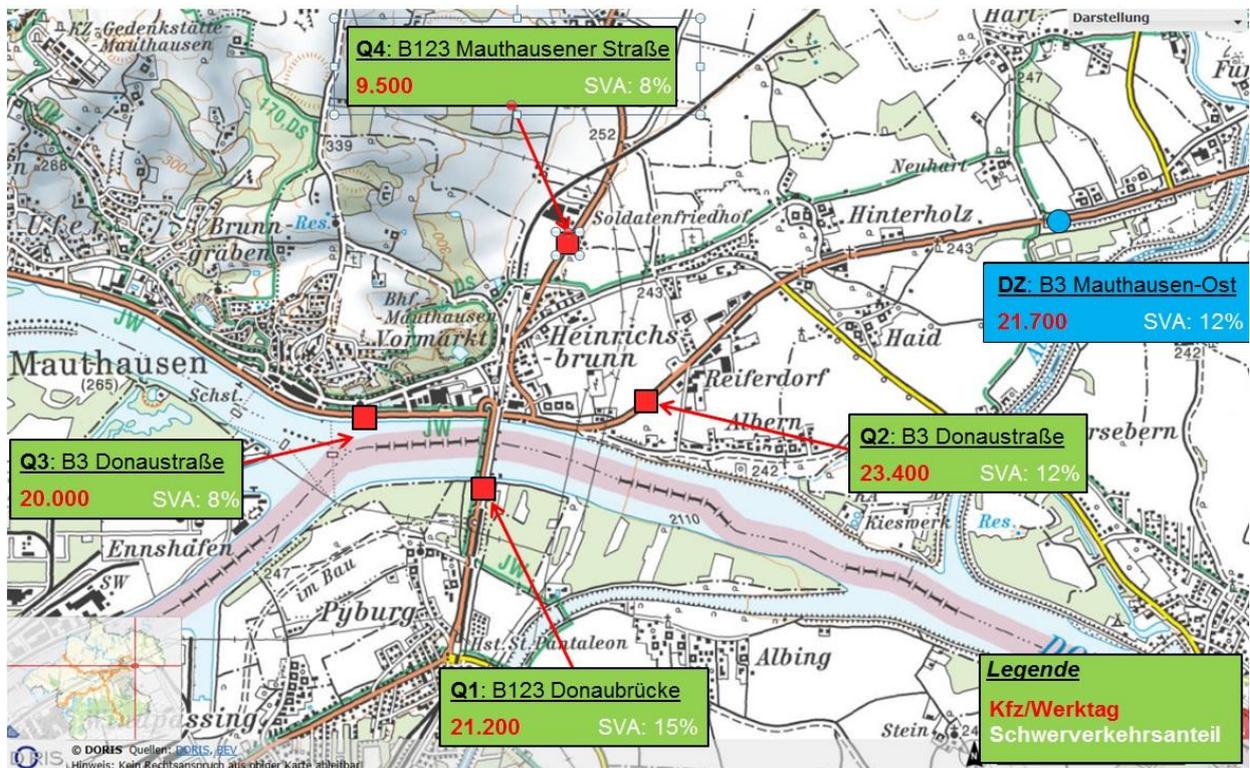


Abbildung 1: Aktuelles Verkehrsaufkommen im März 2017 Kfz/Werktag – LKW Anteil Quelle: Land OÖ

Mit der politischen Einigung über den Neubau einer zusätzlichen Donauquerung wird ein wichtiger Schritt für eine leistungsfähige, verkehrssichere und zukunftsfähige Infrastruktur gesetzt. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Region beiderseits der Donau profitieren von mehr Lebensqualität.

## **Länderübergreifende Partnerschaft ermöglicht Grundsatzvereinbarung und Brückenbau**

Sowohl Oberösterreich als auch Niederösterreich bilden dynamische und starke Wirtschaftsräume, von denen der gesamte Standort Österreich profitiert. Damit das auch in Zukunft so bleibt, müssen dringend notwendige Infrastrukturprojekte rasch realisiert werden. Um eine nachhaltige und zukunftsfähige Lösung der Verkehrssituation zu erzielen, einigen sich das Land Oberösterreich mit dem Land Niederösterreich auf den Neubau einer zusätzlichen Donauquerung.

*„Geredet, verhandelt und versprochen wurde genug in den letzten Jahren. Jetzt ist die Zeit des Handelns. Ich freue mich, dass sich Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner und ich so rasch nach unserem Amtsantritt auf eine Lösung für die Donaubrücke Mauthausen einigen konnten. Heute sind wir dem Baubeginn wieder ein Stück näher gekommen. Unsere Pendlerinnen und Pendler, aber auch die regionale Wirtschaft brauchen diese neue Donaubrücke ganz dringend“*, so Landeshauptmann Mag. Thomas Stelzer.

*„Die länderübergreifende Zusammenarbeit bei der Donauquerung Mauthausen ist ein regionalpolitisches Signal, die Grenzregionen Perg-Mauthausen-St. Valentin noch attraktiver und lebenswerter zu machen. Gleichzeitig war es ein wichtiger Schritt, um die Belastung für Wirtschaft sowie Pendlerinnen und Pendler zu minimieren und den Tourismus wieder attraktiver zu machen. Eine Herausforderung, die wir durch einen gemeinsamen, bedarfsgerechten Ausbau lösen“*, betont Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner.

*„Mit der politischen Einigung beider Länder wird eine neue, leistungsfähige Infrastrukturlösung für Nieder- und Oberösterreich geschaffen. Das Geld ist gut investiert, da die Bevölkerung auf beiden Seiten der Donau mehr Lebensqualität erhält, der Verkehr entflechtet wird und die Verkehrssicherheit gesteigert wird“*, betonen Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner und Landesrat für Verkehr Dipl.-Ing. Ludwig Schleritzko.

## Abgestimmtes Maßnahmenpaket zur Donaubrücke Mauthausen

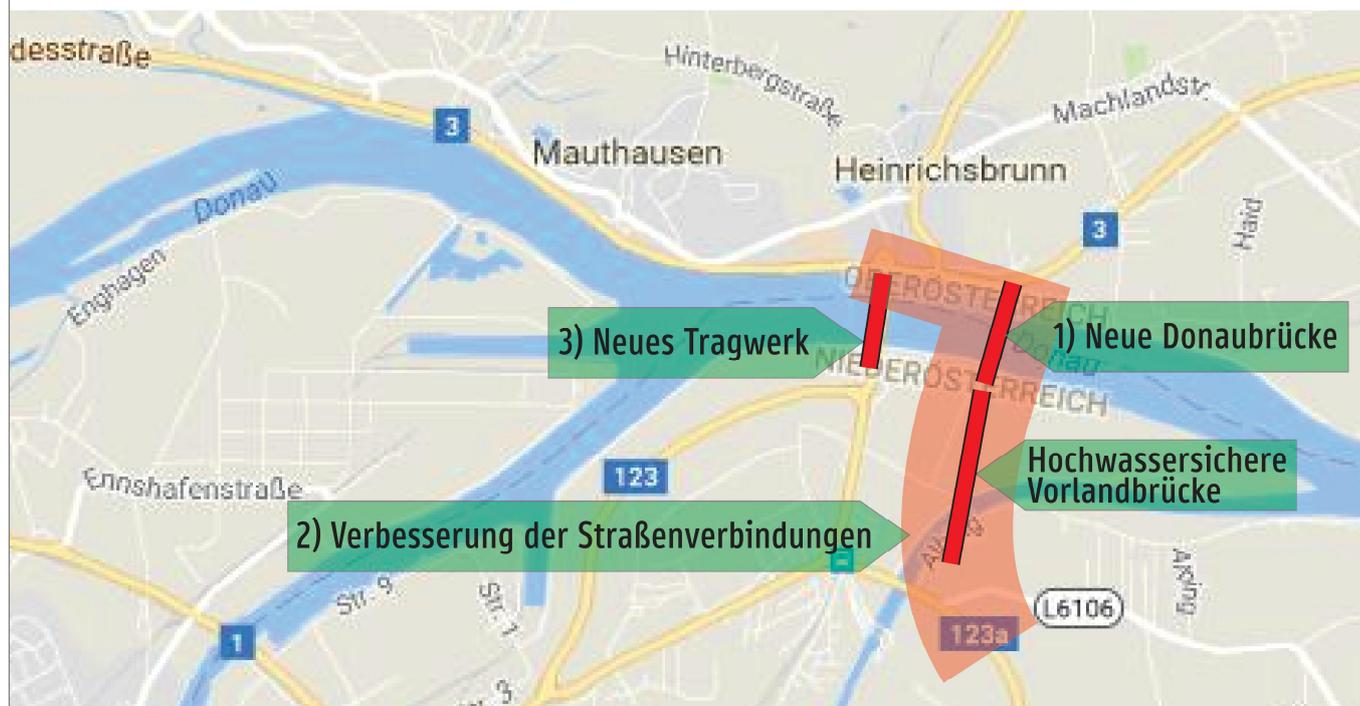


Abbildung 2: Aktuelles Verkehrsaufkommen im März 2017 Kfz/Werkg – LKW Anteil Quelle: Land OÖ

### **Information zum aktuellen Stand des Projekts neue Donaubrücke**

Beim Projekt der Donaubrücke Mauthausen steht die politische Einigung von Oberösterreich und Niederösterreich über die gemeinsame Vorgangsweise fest:

Östlich der bestehenden Donaubrücke wird von der Oberösterreichischen Landesstraße B3 ausgehend eine neue Donaubrücke mit insgesamt zwei Fahrstreifen und kombiniertem Geh- und Radweg errichtet. Diese Straßenverbindung quert auf niederösterreichischer Seite den Ennskanal und wird mit der B123a zwischen Pyburg und Rems verknüpft. Auf der ebenfalls im Zuge des Projekts verkehrlich zu verbessernden B123a wird der Verkehr zur B1 und damit zur Anschlussstelle St. Valentin der A1 West Autobahn geführt. Danach muss das Stahltragwerk der bestehenden Donaubrücke aus technischen Gründen durch ein neues Stahltragwerk mit zwei Fahrstreifen und einem Gehweg für die lokalen Fußgängerbeziehungen ersetzt werden. Zukünftig werden also zwei Brücken für den donauquerenden Verkehr zwischen Oberösterreich und Niederösterreich zur Verfügung stehen.

Der Baubeginn der neuen Donaubrücke wird für das Jahr 2024 angepeilt. Der Baubeginn ist, wie bei Straßenprojekten inzwischen üblich, auch von den beanspruchten Instanzenzügen bei Beschwerdeverfahren zu behördlichen Bewilligungen und Auftragsvergaben abhängig. Derzeit erfolgen die Abstimmungen mit Niederösterreich über die erforderlichen gemeinsamen Planungsschritte und die gemeinsamen Planungsvergaben.

Aus derzeitiger Sicht ist die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens der Weg mit dem geringsten verfahrenstechnischen Risiko. Es wurde daher eine gemeinsame Koordinationsstelle zwischen Oberösterreich und Niederösterreich eingerichtet, um alle Verfahren bestmöglich abzustimmen und schnellstmöglich abzuhandeln.

### **Die Planungsschritte bis zum Baubeginn sehen grob umrissen wie folgt aus:**

- Als Basis für die weiteren Planungsschritte ist eine gemeinsame Verkehrsuntersuchung mit Verkehrszählungen in Ausarbeitung. Hierbei werden die verkehrlichen Wirkungen der „Zwei-Brücken-Lösung“ im Planungsgebiet beleuchtet.
- Darauf aufbauend wird in einem Vorprojekt die Entscheidung über die detailgenaue Linienführung der Donaubrücke sowie deren Anbindungen an das Bestandsnetz und die Fortführung auf niederösterreichischem Gebiet zur B 1 geklärt.
- Auf Basis der detaillierten Linienführung wird in Oberösterreich die Trassenverordnung nach dem Oö. Straßengesetz erwirkt.
- Parallel erfolgen die Umweltuntersuchungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Die Einreichprojektunterlagen für Straße, Brücke sowie die Umweltverträglichkeitserklärung werden ausgearbeitet und bei der Behörde eingereicht.
- Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt im sogenannten „konzentrierten Genehmigungsverfahren“. Das heißt, gleichzeitig mit der UVP werden die materienrechtlichen Genehmigungsverfahren wie unter anderem Wasserrecht, Forstrecht, Naturschutzgesetze, Denkmalschutzgesetz, Starkstromwegegesetz, Schifffahrtsgesetz, Abfallwirtschaftsgesetz sowie Landesstraßenrechte etc. abgehandelt.

- Auf Basis dieser Bescheide erfolgen die Grundeinlöse sowie die Bauprojektierung und die Bauausschreibung als Voraussetzungen für den Baubeginn.
- Die Gesamtkosten dieser Verkehrslösung werden auf ca. 125 Mio. Euro geschätzt. Eine Kostenteilung von 55 Prozent OÖ und 45 Prozent NÖ wurde vereinbart.

**Eine erste Abschätzung des Zeitplans ergibt folgende etwaige Zeitachse:**

<b>Planungsschritte</b>	<b>Jahre</b>
Vorprojekt mit detaillierter Linienführung und Knotenpunktwahl	2018/19
Vorbereitung der Grundlagen für die Verordnung gemäß Straßengesetz u. Trassenverordnung d. Oö. Landesregierung	2019
Untersuchungen Verkehr u. Technik, Raum u. Umwelt Behördliche Bewilligung von Vorarbeiten, Vermessung, Bodenuntersuchungen	2019- 2020
Erstellung Einreichprojekte Straße und Brücke und der UVP-Einreichunterlagen mit den materienrechtlichen Einreichoperaten	2020
UVP-Einreichung	2020/21
UVP-Verfahren „konzentriertes Genehmigungsverfahren“	2021- 2023
UVP-Bescheid	2023
Grundeinlöseverfahren	2023- 2024
Bauprojekt, Ausschreibung für den Bau u. Vergabeverfahren	2023- 2024
Baubeginn neue Donaubrücke	2024
Verkehrsfreigabe	2027

Die gemeinsamen Planungsarbeiten mit dem Land Niederösterreich wurden bereits gestartet. Der Auftrag zur Erstellung eines gemeinsamen Verkehrsmodells wurde vergeben. Um eine gute Datenbasis zu gewährleisten sind die Verkehrszählungen in Ober- und Niederösterreich bereits erfolgt. Als nächster Schritt wird mit der Ausarbeitung eines gemeinsamen Vorprojekts, welches als Ergebnis die genaue Trassenlage beschreiben wird, begonnen. Aktuell wurden dazu die Planungsaufträge vergeben.

## **Sanierungsmaßnahmen der alten Donaubrücke**

Der schlechte Allgemeinzustand und die Defizite der Bestandsstatik erfordern im heurigen Sommer eine Sanierung der Stahl- und Betonteile an der Bestandsbrücke. Durch intensive Bemühungen der Länder Nieder- und Oberösterreich konnte eine effiziente Sanierungsmaßnahme gewählt werden, um die hohen Verkehrsfrequenzen über die Donauquerung mit geringstmöglichen Verkehrsbehinderungen bewältigen zu können.

Während der Sanierung zwischen 7. Juli und Mitte September wird die Brücke maximal an zehn Wochenenden (Samstag 19:00 bis Montag 04:00 Uhr) gesperrt. Der Befürchtung einer im Raum stehenden, mehrmonatigen Totalsperre konnte durch den Einsatz eines innovativen Instandsetzungsverfahrens entgegnet werden. 47 Prozent der Gesamtkosten werden seitens des Landes Niederösterreich getragen. Dies entspricht finanziellen Mittel in Höhe von 945.000 Euro. Das Land Oberösterreich übernimmt mit rund 1,065 Millionen Euro die weiteren 53 Prozent der Kosten.

*„Es ist in konstruktiven Gesprächen gelungen, eine effiziente Abwicklung der Sanierungsmaßnahmen zu gewährleisten. Auch wenn Verkehrsbehinderungen niemals erfreulich sind, wurden somit die Belastungen auf ein Minimum reduziert. Hiervon profitieren die Wirtschaft, die Arbeitnehmer sowie die Pendlerinnen und Pendler in der Region“,* zeigen sich die Landeshauptleute und Infrastrukturreferenten beider Länder zufrieden.